

Digitized by the Internet Archive  
in 2022 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115495665>

















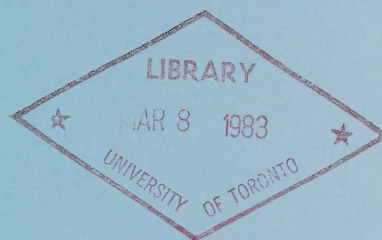


CA1  
FN  
-E77

# Tariff Board



## 1983-84 Estimates



### Part III

#### Expenditure Plan

## **The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1983

Available in Canada through  
authorized Bookstore Agents  
and other bookstores  
or by mail from  
Canadian Government Publishing Centre  
Supply and Services Canada  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1984-III-18  
ISBN 0-660-52010-9

Canada: \$3.00  
Other countries: \$3.60

Price subject to change without notice.



## 1983-84 Estimates

### Part III

#### Tariff Board



## **Preface**

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document for Members of Parliament. It contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is comprised of three sections. Each provides increasing levels of detail. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates in order to provide continuity with the other Estimates documents.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and the schedule of Financial Requirements on page 6 provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

**Table of Contents**

**Extracts from Part II of the Estimates**

**Section I  
Program Overview**

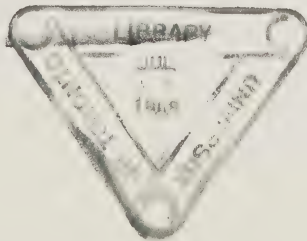
A.	Highlights	5
B.	Financial Summary by Activity	6
C.	Background	
1.	Introduction	6
2.	Legal Mandate	6
3.	Program Objective	7
4.	Program Organization for Delivery	7
D.	Planning Perspective	
1.	Environment	8
2.	Initiatives	8
3.	Program Effectiveness	8

**Section II  
Analysis by Activity**

A.	Appeals	9
B.	Public Inquiries	11
C.	Administration	13

**Section III  
Supplementary Information**

A.	Analysis by Object	
1.	Expenditures by Object	15
2.	Personnel Expenditures	16
B.	Cost Analysis	16



---

**Extracts from Part II  
of the Estimates**

---

**Appropriation Authority**

Authority is requested in these Estimates to spend \$1,544,000 in support of the Tariff Board Program. The remaining expenditures, estimated at \$708,000, will be made under existing statutory authority.

**Financial Requirements by Authority**

---

	Estimates		
	1983-84	1982-83	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
<b>Vote 25 - Tariff Board -Program Expenditures</b>	<b>1,544,000</b>	1,501,000	43,000
<b>Statutory - Salaries of the Members of the Tariff Board (R.S.c.T.-1)</b>	<b>494,000</b>	458,000	36,000
<b>Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans</b>	<b>214,000</b>	207,000	7,000
<b>Total Program</b>	<b>2,252,000</b>	2,166,000	86,000

---



---

## Section I Program Overview

---

### A. Highlights

During 1983-84 the Tariff Board has the following goals:

- o to finalize and submit to the Minister of Finance its report arising from an inquiry referred by him to the Board, Reference 159 "Customs Valuation", in accordance with the timetable set out in that reference and to continue investigations for three other references, namely: Reference 157 "Goods Made/Not Made", Reference 158 "General Preferential Tariff Safeguard Petitions", and Reference 162 "Customs Co-operation Council Nomenclature" (CCCN) (see page 11);
- o to adjudicate upon approximately 120 appeals from rulings made by the Deputy Minister of National Revenue for Customs and Excise (see page 9); and
- o to add capacity to the court facilities to process the growing number of appeals and to reduce the backlog of unheard appeals so that an appellant can be heard within six months of his/her appeal (see page 8).

## B. Financial Summary by Activity

**Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change	For Details See Page
Appeals	497	486*	11	9
Public Inquiries	1,367	1,328*	39	11
Administration	388	352*	36	13
	2,252	2,166	86	
Authorized person-years	39	39	-	-

\* These figures include contributions to employee benefit plans allocated on a pro-rata basis.

## C. Background

### 1. Introduction

The Tariff Board, made up of a Chairman and six members, carries out one program consisting of two functions: to act as an independent commission of inquiry into matters on tariffs and trade, and to act as a quasi-judicial court of appeal.

In its role as a commission of inquiry, the Board undertakes specific trade and tariff studies at the request of the Minister of Finance. In conducting an inquiry, the Board invites the submission of briefs and holds public hearings at which the views of importers, manufacturers and consumers can be heard. Based upon those hearings and the work of its own research staff, the Board makes such recommendations on these matters as it deems appropriate.

In its role as a court, the Board hears appeals resulting from rulings by National Revenue, Customs and Excise on tariff classification, valuation of goods for customs purposes, and the federal sales tax. The Board's powers also include the hearing of appeals on charges levied on petroleum and petroleum products and on the exportation of any oils. Its rulings are appealable to the Federal Court and the Supreme Court.

### 2. Legal Mandate

The Tariff Board was established in 1931. Its authority to carry out inquiries and to hear appeals is provided for under the Tariff Board Act. Its role as a quasi-judicial court of appeal is further specified in the Customs Act, the Excise Tax Act, the Anti-dumping Act and the Petroleum Administration Act.

3. Program Objective

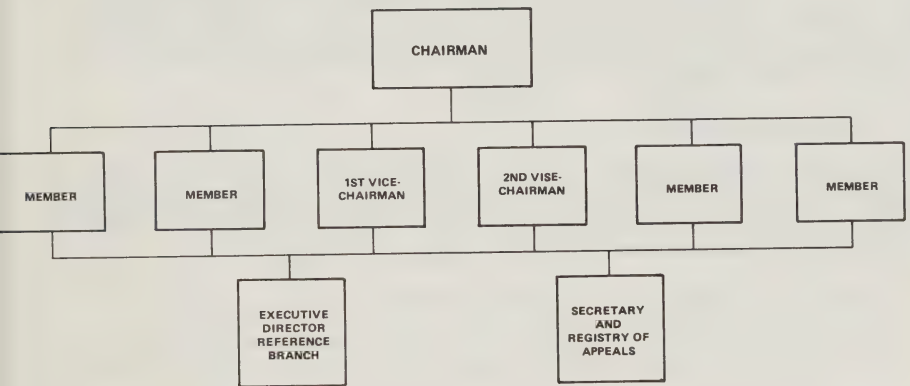
The statutory responsibility of the Board is "to adjudicate upon appeals from customs and excise rulings made by the Department of National Revenue and to conduct studies of the Customs Tariff structure as directed by the Minister of Finance.

4. Program Organization for Delivery

The Tariff Board has one program consisting of three activities which parallel its organizational structure.

The Board has a total staff of 39 person-years. The members of the Board are appointed by the Governor in Council. The operations are entirely centralized in Ottawa although hearings and appeals are heard in other centres throughout Canada as appropriate.

Figure 2: 1983-84 Resources by Organization/Activity (\$000)



				Activity Totals
Appeals		497		497
Public Inquiries	1,367			1,367
Administration			388	388
	1,367	497	388	2,252
Person-years	24	9	6	39

## **D. Planning Perspective**

### **1. Environment**

The number of appeals received is a function of various factors, all of which are beyond the control of the Board. The following developments are expected to increase the growth of received appeals in the years to come:

- o the new federal sales tax legislation;
- o the new Customs Act legislation in respect of valuation for duty; and
- o the adoption of the new Customs Co-operation Council Nomenclature (CCCN) which will involve a complete change in Canada's tariff classification schedule and its import classification system.

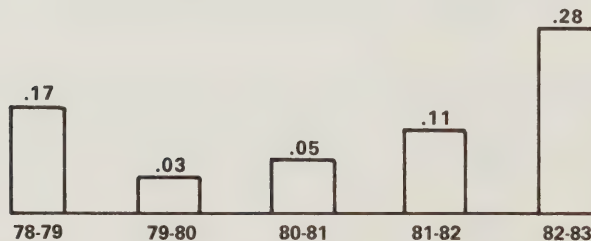
### **2. Initiatives**

As outlined earlier, the Board's role is exclusively responsive and therefore does not generally lead to the formulation of initiatives. To improve its administrative efficiency, the Board will increase the existing capacity of hearing appeals by operating two courtrooms instead of one. The Board has scheduled appeals as if it had two courtrooms since September 1982. Administrative arrangements had to be made when necessary.

### **3. Program Effectiveness**

The number of appeals heard within six months compared to the total number of appeals received is one indicator of the level of service provided by the program. Figure 3 illustrates the number of appeals heard within this timeframe. The 1982-83 ratio is based on the first eight months of the year.

**Figure 3: Appeals Heard within Six Months**



Insofar as the inquiry role is concerned, a measure of effectiveness is the timeliness of the submission of reports to the Minister of Finance. It is expected that all reports due in 1983-84 will be presented on time. This has been the case for all such deadlines over the last five years.



---

## Section II

### Analysis by Activity

---

#### A. Appeals

##### Objective

To adjudicate upon appeals from rulings made by the Department of National Revenue, Customs and Excise.

Within this objective, a specific target for 1983-84 is to add one courtroom to the existing capacity in order to double the number of appeals heard during the coming years and by so doing reduce the existing backlog.

##### Resource Summary

The Appeals Activity represents 23% of the Tariff Board's budget for 1983-84; 86% of the appeals' budget is for personnel costs.

**Figure 4: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Appeals	497	9	486	9	11	-

##### Description

In its role as a court of appeal, panels of three members of the Board hold public hearings and declare on appeals from rulings of National Revenue, Customs and Excise.

An appeal to the Board may be made from a ruling by the Deputy Minister Customs and Excise, on tariff classification or value for duty under section 47 of the Customs Act. The Board also hears as an appeal a reference by the Deputy Minister, National Revenue, Customs and Excise, under section 49 of the Customs Act. A ruling by the same Deputy Minister on the normal value and import price of goods may be appealed to the Board under section 19 of the Anti-dumping Act.

The Board may declare on what rate of federal sales tax is payable on an article or on transportation by air, or that the article or transportation by air is exempt from tax under section 59 of the Excise Tax Act. The Board may also declare on whether any charge is payable or the amount of the charges payable on the exportation of any oils, or on any petroleum or petroleum products under the Petroleum Administration Act.

A declaration of the Tariff Board is final and conclusive, subject only to appeal to the Federal Court of Canada. There are no court costs or charges assessed to parties appearing before the Tariff Board. Although many appellants are represented at a hearing by counsel or by a customs consultant, an appellant may appear on his own behalf and conduct his own case.

The rules of the Board are informal in order to keep it a court of easy access. The Board publishes "An Informal Guide for Parties in Appeals Before the Tariff Board", which is available without charge from the Secretary. Appeals are usually heard in the Board's courtroom in Ottawa. The Board hears appeals in Western Canada in the fall session and in the Atlantic provinces in the spring session.

### **Performance Information/Resource Justification**

Resources can be justified by the number of appeals received, the number of appeals heard, and the average lapse of time between the receipt of an appeal to the declaration. This information is provided in Figure 5.

**Figure 5: Number of Appeals Received and Heard and Turnaround Time**

	1983-84 <sup>1</sup>	1982-83 <sup>1</sup>	1981-82	1980-81
No. of appeals received	120	114	108	106
No. of appeals heard and declared	60	53	76 <sup>2</sup>	40
Turnaround (in months)	6	18	19 <sup>3</sup>	16

1 Projected figures.

2 This figure includes 30 appeals which were heard at one hearing session.

3 The weight of one appeal is given to the 30 above-noted appeals to compute the turnover time.

**B. Public Inquiries**

**Objective**

To undertake inquiries into tariffs and trade matters as referred by the Minister of Finance.

**Resource Summary**

The Public Inquiries Activity represents 60% of the Tariff Board's budget for 1983-84. 88% of the costs of the Public Inquiries Activity are personnel-related.

**Figure 6: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Inquiries	1,367	24	1,328	24	39	-

**Description**

This activity comprises the compilation of data and information, of which the non-confidential portion is distributed in background papers to interested parties prior to the hearing to encourage informed discussions of the subject matter under review. It also consists of independent statistical research and economic analysis by the staff. It includes, furthermore, analysis of submissions from interested parties and the formulation of questions for examining these parties at the public hearing. Public inquiries also involve the preparation of reports appraising and evaluating all evidence brought before the Board and gathered by means of independent investigations, which are provided to all interested parties prior to the final hearing.

On completion of the inquiry, a report is prepared containing the Board's conclusions and recommendations on rates of duty, the wording of tariff items and any other matters referred to the Board by the Minister. The report of the Board is printed and forwarded to the Minister of Finance who is required by law to table it in Parliament, if in session, within two weeks, or if not in session, within two weeks of the first day of the next session. At this point the report becomes a public document which can be obtained by any interested person.

Hearings of the Board on inquiries are conducted on an informal basis to ensure the fullest public participation and openness in presenting viewpoints. People making oral submissions or presenting briefs do not need to be represented by counsel.

## Performance Information/Resource Justification

As every reference differs in its complexity, it is not possible to measure performance on this basis. Resources can, however, be justified on the basis of the number of references completed, ongoing and started in one year. Figure 7 illustrates the trend for the last four years.

**Figure 7: Statistics on References**

	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84
Total P-Y	24	24	24	24
On-going references at beginning of fiscal year (F-Y)	2	5	5	1
References started in F-Y	7	5	3	n/a
Total references	9	10	8	n/a
References completed during F-Y	4	5	7	n/a



C. Administration

Objective

To provide administrative, personnel and financial services to the Tariff Board.

Resource Summary

The Administration Activity represents 17% of the Tariff Board's budget for 1983-84. 65% of the costs are personnel-related.

Figure 8: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Admnistration	388	6	352	6	36	-

Description

**Administrative Services:** administration, design and maintenance of office support systems.

**Financial Services:** administration, design and maintenance of financial systems; provision of financial services and advice.

**Personnel Services:** administration, design and maintenance of personnel system; provision of personnel services and advice.

Performance Information/Resource Justification

A measure of the performance of this activity is the percentage of dollars spent on this activity in relation to the total budget of the Program. Trends are illustrated in Figure 9.

**Figure 9: Comparison of Administration Expenditures and Program Expenditures**

	<b>Estimates 1983-84</b>	<b>Forecast 1982-83</b>	<b>Actual 1981-82</b>
Administration	388	352	321
Total Program	2,252	2,166	2,005
Percentage	17	16	16

---

**Section III**  
**Supplementary Information**

---

**A. Analysis by Object**

**1. Expenditures by Object**

**Figure 10: Expenditures by Object (\$000)**

	<b>Estimates 1983-84</b>	<b>Forecast 1982-83</b>	<b>Actual 1981-82</b>
Personnel			
Salaries and wages	<b>1,646</b>	1,591	1,555
Contribution to employee benefit plans	<b>214</b>	207	187
Goods and Services			
Transportation and communication	<b>151</b>	142	77
Information	<b>52</b>	49	39
Professional and special services	<b>111</b>	103	71
Rentals	<b>20</b>	19	21
Purchases, repairs and upkeep	<b>7</b>	7	7
Materials, utilities and supplies	<b>34</b>	32	32
All other expenditures	<b>5</b>	5	5
Total operating	<b>2,240</b>	2,155	1,994
Capital	<b>12</b>	11	11
	<b>2,252</b>	2,166	2,005



## 2. Personnel Expenditures

**Figure 11: Person-Year Requirements by Activity**

	<b>Estimates 1983-84</b>	<b>Forecast 1982-83</b>	<b>Actual 1981-82</b>
Appeals	9	9	9
Public Inquiries	24	24	24
Administration	6	6	6
	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>39</b>

**Figure 12: Person-Years and Average Annual Salary by Category**

	<b>1983-84</b>		<b>1982-83</b>		<b>1981-82</b>	
	<b>P-Y</b>	<b>Average Salary</b>	<b>P-Y</b>	<b>Average Salary</b>	<b>P-Y</b>	<b>Average Salary</b>
Management	9	69,240	9	60,228	8	53,828
Scientific, professional and administration	10	52,148	10	46,498	12	41,181
Technical	6	29,204	6	25,946	6	22,974
Administrative support	14	20,953	14	18,138	13	15,452

## B. Cost Analysis

**Figure 13: Program Cost by Activity for 1983-84 (\$000)**

	<b>1983-84 Operating Expenditures</b>	<b>Other Cost</b>	<b>Total Cost</b>	<b>Total 1982-83</b>
Appeals	497	172	669	544
Public Inquiries	1,367	470	1,837	1,484
Administration	388	142	530	416
	<b>2,252</b>	<b>784</b>	<b>3,036</b>	<b>2,444</b>















B. Analyse des coûts

Graphique 13: Coûts du Programme par activité pour 1983-1984  
(en milliers de dollars)

Coût total 1982-1983	Coût total	Dépenses de fonctionnement 1983-1984		Appels Enquêtes publiques Administration	
		Ajouter autres coûts			
544	669	172	497	1,367	2,252
1,484	1,837	470	388	142	784
416	530				
2,444	3,036				



2. Dépenses en personnel

Graphique 11: Besoins d'années-personnes par activité

Budget des dépenses	Prévus	Réels
1983-1984	1982-1983	1981-1982
9	9	9
24	24	24
6	6	6
39	39	39

Appels  
Enquêtes publiques  
Administration

Graphique 12: Années-personnes et traitement annuel moyen par catégorie

1983-1984	1982-1983	1981-1982
A-P moyen Traitement	A-P moyen Traitement	A-P moyen Traitement
9	9	8
69,240	60,228	53,828
Direction Scientifique, professionnelle		
10	10	12
52,148	46,498	41,181
6	6	6
29,204	25,946	22,974
14	14	13
20,953	18,138	15,452
Soutien Technique et administration administratif		

Section III  
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Graphique 10: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses		
	1982-1983	1983-1984	1981-1982
	Prévues		Réelles
Personnel	1,591	1,646	1,555
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des employés	207	214	187
Biens et services			
Transports et communications	142	151	77
Information	49	52	39
Services professionnels et			
spéciaux	103	111	71
Location	19	20	21
Achats de services de			
réparation et d'entretien	7	7	7
Services publics, fournitures			
et approvisionnements	32	34	32
Toutes autres dépenses	5	5	5
Total des dépenses de fonctionnement	2,155	2,240	1,994
Capital	11	12	11
	2,166	2,252	2,005

Graphique 9: Comparaison entre les dépenses d'administration et les dépenses du Programme

Budget des dépenses 1983-1984	Prévues 1982-1983	Réelles	Administration		Total du Programme		Pourcentage
			388	352	321	2,005	
17	16	16	2,252	2,166			

## C. Administration

### Objectif

Assurer des services administratifs et financiers, ainsi que des services du personnel à la Commission du tarif.

### Résumé des ressources

L'activité "administration" représente 17% du budget de la Commission du tarif pour 1983-1984. 65% des coûts ont trait à des dépenses en personnel.

Graphique 8: Dépenses de l'activité en milliers de dollars et en années-personnes

Budget des dépenses 1983-1984	\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P	Différence
388	6	352	6	36
Administration				-

### Description

**Services administratifs:** Administration, conception et mise à jour de systèmes de soutien administratif.

**Services financiers:** Administration, conception et mise à jour des systèmes financiers; prestation de services et de conseils financiers.

**Services du personnel:** Administration, conception et mise à jour de systèmes du personnel; prestation de services et de conseils relatifs au personnel.

### Données sur le rendement et justification des ressources

Le pourcentage des dépenses affectées à cette activité par rapport au budget total du Programme constitue une mesure du rendement de cette activité. Les tendances sont illustrées au graphique 9.



Les audiences de la Commission se tiennent de façon non officielle afin d'assurer la plus grande participation publique et une plus grande ouverture d'esprit dans la présentation des points de vue. Les personnes qui font des présentations orales ou qui présentent des mémoires ne doivent pas nécessairement être représentées par un avocat-conseil.

# Données sur le rendement et justification des ressources

Étant donné que tous les renvois n'ont pas la même complexité, il est impossible de mesurer le rendement d'après le nombre de renvois. Toutefois, on peut justifier les ressources en se fondant sur le nombre de renvois terminés, en cours et commencés pendant une année. Le graphique 7 illustre la tendance des quatre dernières années.

Graphique 7: Statistiques sur les renvois

	1980-1981	1981-1982	1982-1983	1983-1984
Total des années-personnes	24	24	24	24
Renvois en cours au début de l'exercice financier (EF)	2	5	5	1
Renvois commencés au cours de l'EF	7	5	3	n.d.
Total des renvois	9	10	8	n.d.
Renvois terminés au cours de l'EF	4	5	7	n.d.

## B. Enquêtes publiques

### Objectif

Entreprendre des enquêtes sur des questions tarifaires et commerciales qui lui sont soumises par le ministre des Finances.

### Résumé des ressources

L'activité des enquêtes publiques représente 60% du budget de la Commission du tarif pour 1983-1984. Quatre-vingt-huit pour cent des coûts de cette activité ont trait à des dépenses en personnel.

### Graphique 6: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1983-1984	\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P	Différence
	1,367	24	1,328	24
				39
				-

### Description

Cette activité comprend la compilation de données et de renseignements, dont les éléments non confidentiels sont remis avant l'audience sous forme de documents d'information aux parties intéressées pour que la question à l'étude soit débattue en connaissance de cause. Dans le cadre de cette activité, le personnel de la Commission effectue des recherches statistiques et des analyses économiques indépendantes. L'activité comprend en outre l'analyse des présentations des parties intéressées et la formulation des questions auxquelles doivent répondre les parties intéressées au cours de l'audience publique. Les enquêtes publiques comportent également la préparation de rapports destinés à évaluer tous les éléments de preuve présentés à la Commission et recueillis au moyen d'enquêtes indépendantes. Ces rapports sont fournis à toutes les parties intéressées avant l'audience finale.

Lorsque l'enquête est terminée, un rapport est rédigé pour présenter les conclusions et les recommandations de la Commission au sujet des taux des droits de douane, du libellé des items tarifaires et de toute autre question renvoyée à la Commission par le Ministre. Le rapport de la Commission est imprimé et remis au ministre des Finances qui, en vertu de la Loi, doit le déposer au Parlement dans les deux semaines ou, si le Parlement ne siège pas, dans les deux semaines suivant le premier jour de la prochaine session. À ce moment-là, le rapport devient un document public que toute personne intéressée peut se procurer.

Loi sur les douanes. On peut interjeter appel à la Commission, en vertu de l'article 19 de la Loi antidumping, d'une décision rendue par le sous-ministre au sujet de la valeur normale et du prix à l'importation des marchandises.

La Commission peut déclarer quel taux de taxe fédérale de vente est payable sur un article ou un transport aérien, ou déterminer si l'article ou le transport aérien est exempt de la taxe, en vertu de l'article 59 de la Loi sur la taxe d'accise. La Commission peut également déclarer si une taxe doit être payée ou fixer le montant des taxes payables sur l'exportation de pétrole, ou sur le pétrole ou des produits pétroliers, en vertu de la Loi sur l'administration du pétrole.

Une déclaration de la Commission est définitive et on ne peut en appeler qu'à la Cour fédérale du Canada. Les parties qui se présentent devant la Commission du tarif n'ont pas à payer de frais de justice. Même si bon nombre d'appellants sont représentés par des avocats-conseils ou par des spécialistes en douanes, un appellant peut se présenter lui-même pour défendre sa cause.

Les règles de la Commission ne sont pas officielles afin qu'elle demeure une cour d'accès facile. La Commission publie "Un guide non officiel pour les parties qui présentent des appels à la Commission du tarif" que l'on peut se procurer gratuitement en s'adressant au secrétaire de la Commission. Les appels sont habituellement entendus dans la salle d'audience de la Commission à Ottawa. La Commission entend des appels dans l'Ouest du Canada à l'automne et dans les provinces de l'Atlantique au printemps.

## Données sur le rendement et justification des ressources

Les ressources peuvent être justifiées par le nombre d'appels reçus, le nombre d'appels entendus et le délai moyen entre la réception d'un appel et la déclaration. On trouvera ces renseignements au graphique 5.

Graphique 5: Nombre d'appels reçus et entendus et délai de réponse

	1983-1984 <sup>1</sup>	1982-1983 <sup>1</sup>	1981-1982	1980-1981
Nombre d'appels reçus	120	114	108	106
Nombre d'appels entendus et terminés	60	53	76 <sup>2</sup>	40
Délai de réponse (en mois)	6	18	19 <sup>3</sup>	16

1 Projections.  
2 Ce chiffre comprend 30 appels qui ont été entendus au cours d'une même séance.  
3 Les 30 appels susmentionnés ont été considérés comme un seul aux fins de calcul du délai de réponse.

Section II  
Analyse par activité

A. Appels

Objectif

Statuer sur les appels des décisions rendues par le ministère du Revenu national, Douanes et Accise.

Dans le cadre de cet objectif, la Commission s'est fixée pour but en 1983-1984 d'ajouter une salle d'audience afin de doubler le nombre des appels entendus au cours des prochaines années et réduire ainsi les retards accumulés jusqu'à présent.

Résumé des ressources

L'activité "appels" représente 23% du budget de la Commission du tarif pour 1983-1984; 86% des ressources consacrées aux appels sont affectées à des dépenses en personnel.

Graphique 4: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes par activité

Budget des dépenses 1983-1984				Prévues 1982-1983		Différence	
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
497	9	486	9	11	-		
Appels							

Description

Dans le cadre du rôle de cour d'appel de la Commission, des groupes de trois membres de la Commission tiennent des audiences publiques et statuent sur les appels des décisions rendues par Revenu Canada, Douanes et Accise.

On peut interjeter appel à la Commission d'une décision rendue par le sous-ministre, Douanes et Accise, au sujet de la classification tarifaire ou de la valeur imposable, en vertu de l'article 47 de la Loi sur les douanes. La Commission entend également les renvois considérés comme appels qui lui sont faits par le sous-ministre, Revenu national, Douanes et Accise, en vertu de l'article 49 de la

En ce qui concerne les enquêtes, on peut mesurer l'efficacité de la Commission d'après la date de présentation des rapports au ministre des Finances. On prévoit que tous les rapports qui doivent être présentés en 1983-1984 le seront dans les délais prévus. Il en a été ainsi au cours des cinq dernières années.



## D. Perspective de planification

### 1. Contexte

Le nombre d'appels reçus dépend d'un certain nombre de facteurs qui ne relèvent pas de la Commission. Les facteurs suivants devraient accroître le nombre d'appels reçus au cours des prochaines années:

- la nouvelle loi sur la taxe fédérale de vente;
- la nouvelle loi sur les douanes concernant la valeur imposable;
- l'adoption de la nouvelle Nomenclature du Conseil de coopération douanière (NCCD) qui entraînera un changement complet de la liste de classification tarifaire du Canada et de son système de classification des importations.

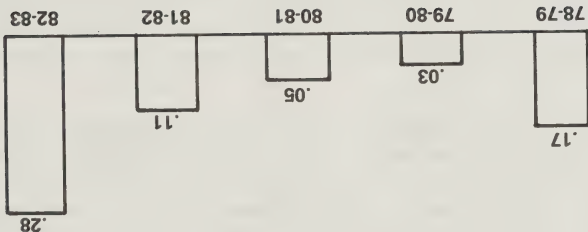
### 2. Initiatives

Comme il a déjà été souligné, la Commission a pour rôle de ne répondre qu'aux demandes qui lui sont adressées, de sorte qu'elle n'a généralement pas à formuler des initiatives. Pour accroître son efficacité administrative, la Commission accroîtra sa capacité actuelle d'entendre les appels en se dotant d'une deuxième salle d'audience. Depuis septembre 1982, la Commission a établi le calendrier des appels comme si elle disposait de deux salles d'audience. Des arrangements administratifs ont dû être apportés au besoin.

### 3. Efficacité du Programme

Le nombre d'appels entendus dans les six mois comparativement au nombre total d'appels reçus est un indicateur de la qualité des services fournis par le Programme. Le graphique 3 indique le nombre d'appels entendus dans ce délai. Le ratio pour 1982-1983 est fondé sur les huit premiers mois de l'année.

Graphique 3: Appels entendus dans les six mois



## 2. Mandat statutaire

La Commission du tarif a été créée en 1931. Elle est autorisée à effectuer des enquêtes et à entendre des appels en vertu de la Loi sur la Commission du tarif. Son rôle de cour d'appel détenant des pouvoirs quasi-judiciaires est de plus mentionné expressément dans la Loi sur les douanes, dans la Loi sur la taxe d'accise, dans la Loi antidumping et dans la Loi sur l'administration du pétrole.

## 3. Objectif du Programme

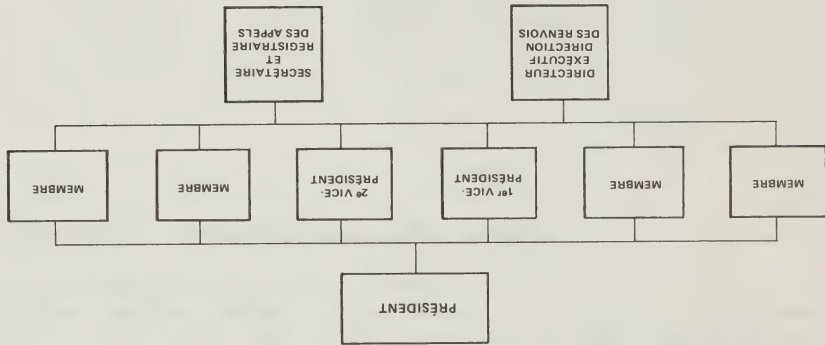
La responsabilité statutaire de la Commission consiste à "statuer sur les appels interjetés des décisions relatives aux douanes et à l'accise, rendues par le ministre du Revenu national et, à la demande du ministre des Finances, faire des études sur les dispositions du Tarif des douanes".

## 4. Plan d'exécution du Programme

La Commission du tarif est responsable d'un programme comprenant trois activités qui sont fonction de sa structure organisationnelle.

La Commission compte 39 années-personnes. Les membres de la Commission sont nommés par le gouverneur en conseil. Les activités sont entièrement centralisées à Ottawa, même si la Commission tient des audiences et entend des appels dans d'autres villes du Canada au besoin.

**Graphique 2: Ressources par organisation ou activité pour 1983-1984 (en milliers de dollars)**



Années-personnes	24	9	e	39
Appels	1,367	497	388	2,252
Enquêtes publiques	1,367	497	388	1,367
Administration				388
Total des activités				497

## B. Résumé financier par activité

Graphique 1: Résumé financier par activité (en milliers de dollars)

Référence à la page	Budget des dépenses 1983-1984	Prévu 1982-1983	Différence	
Appels	497	486*	11	10
Enquêtes publiques	1,367	1,328*	39	12
Administration	388	352*	36	14
Années-personnes autorisées	2,252	2,166	86	
	39	39	-	-

\* Ces chiffres incluent une part des contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés attribuée au pro-rata.

## C. Données de base

### 1. Introduction

La Commission du tarif, composée d'un président et de six membres, est chargée d'un programme comprenant deux fonctions: agir à titre de commission d'enquête indépendante pour ce qui est des questions tarifaires et commerciales et agir à titre de cour d'appel détenant des pouvoirs quasi-judiciaires.

Dans son rôle de commission d'enquête, elle entreprend certaines études commerciales et tarifaires à la demande du ministre des Finances. Dans le cadre d'une enquête, la Commission invite la présentation de mémoires et tient des audiences publiques au cours desquelles elle entend les vues des importateurs, des fabricants et des consommateurs. La Commission se fonde sur ces audiences et sur ses travaux de recherche pour faire les recommandations qu'elle juge appropriées.

De plus, la Commission entend les appels des décisions de Revenu Canada, Douanes et Accise, au sujet de la classification tarifaire, de l'évaluation de marchandises à des fins douanières et de la taxe de vente fédérale. La Commission peut également entendre les appels interjetés au sujet des taxes imposées sur le pétrole et les produits pétroliers et sur l'exportation du pétrole. On peut en appeler de ces décisions devant la Cour fédérale et la Cour Suprême.

A. Points saillants

La Commission du tarif s'est fixée les objectifs suivants pour 1983-1984:

- o Rédiger son rapport par suite d'une enquête qui lui a été remise par le ministre des Finances (renvoi n° 159 "Évaluation en douane") et le présenter au ministre des Finances conformément au calendrier établi dans ce renvoi et poursuivre les enquêtes concernant trois autres renvois: Renvoi n° 157 "Produits fabriqués ou non fabriqués au Canada", Renvoi n° 158 "Demandes de mesures de sauvegarde en vertu du Tarif préférentiel général" et Renvoi n° 162 "Nomenclature du Conseil de coopération douanière" (NCCD) (voir page 12).
- o Statuer sur environ 120 appels des décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national, Douanes et Accise (voir page 10).
- o Accroître la capacité d'audience afin de traiter le nombre croissant d'appels et de réduire le nombre d'appels non entendus de sorte qu'un appelant puisse être entendu dans les six mois suivant la présentation de son appel (voir page 8).

**Extraits de la Partie II  
du Budget des dépenses**

**Autorisation d'affectation de crédits**

Autorisation est demandée de dépenser \$1,544,000 pour le Programme de la Commission du tarif. Les autres dépenses, évaluées à \$708,000, seront effectuées en vertu de l'autorité statutaire existante.

**Besoins financiers par autorisation**

PRÉVISIONS			
	1983-1984	1982-1983	Différence
	\$	\$	\$
Budgétaire			
<b>Crédit 25 - Commission du tarif -</b>			
Dépenses du Programme	1,544,000	1,501,000	43,000
<b>Statutaire - Traitements des</b>			
membres de la Commission du			
tarif (S.R., c. T-1)	494,000	458,000	36,000
<b>Statutaire - Contributions aux</b>			
régimes d'avantages sociaux			
des employés	214,000	207,000	7,000
<b>Total du Programme</b>	<b>2,252,000</b>	<b>2,166,000</b>	<b>86,000</b>

**Section I**  
**Aperçu du Programme**

A.	Points saillants	5
B.	Résumé financier par activité	6
C.	Données de base	6
1.	Introduction	6
2.	Mandat statutaire	7
3.	Objectif du Programme	7
4.	Plan d'exécution du Programme	7
D.	Perspective de planification	8
1.	Contexte	8
2.	Initiatives	8
3.	Efficacité du Programme	8

**Section II**  
**Analyse par activité**

A.	Appels	10
B.	Enquêtes publiques	12
C.	Administration	14

**Section III**  
**Renseignements supplémentaires**

A.	Analyse par article	16
1.	Dépenses par article	17
2.	Dépenses en personnel	18
B.	Analyse des coûts	18



Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence aux députés. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend trois sections, chacune fournissant plus de détails que la précédente. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements clés sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer une continuité avec les autres documents budgétaires.

Ce document a pour objet de permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section; le tableau des besoins financiers présenté à la page 6 comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver des détails supplémentaires sur des questions qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1983-1984  
Partie III  
Commission du tarif

## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'explique sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1983

En vente au Canada par l'entremise de nos agents libraires agréés

et autres libraires

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnements et Services Canada

Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1984-III-18

ISBN 0-660-52010-9

à l'étranger: \$3,60  
Canada: \$3,00

Prix sujet à changement sans avis préalable.

Commission du tarif

Budget  
des dépenses  
1983-1984



Plan de dépenses

Partie III

# Tax Review Board

CA1  
FN  
- E77



## 1983-84 Estimates



## Part III

### Expenditure Plan

## **The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1983

Available in Canada through  
Authorized Bookstore Agents  
and other bookstores  
or by mail from  
Canadian Government Publishing Centre  
Supply and Services Canada  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1984-III-26  
ISBN 0-660-52018-4

Canada: \$3.00  
Other countries: \$3.60

Price subject to change without notice



**1983-84 Estimates**

**Part III**

**Tax Review Board**

## **Preface**

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document for Members of Parliament. It contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is comprised of two sections. Section I provides a detailed overview of the Program including a description as well as information on its background, objectives and planning perspective. Section II provides further information on costs and expenditure by object that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates in order to provide continuity with the other Estimates documents.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

---

**Table of Contents**

---

<b>Extracts from Part II of the Estimates</b>	<b>4</b>
<b>Section I</b>	
<b>Program Overview</b>	
A. Highlights	5
B. Financial Summary by Activity	6
C. Background	
1. Introduction	6
2. Legal Mandate	6
3. Program Objective	6
4. Program Organization for Delivery	7
D. Planning Perspective	
1. Environment	8
2. Initiatives	9
3. Program Effectiveness	9
4. Performance Information/Resource Justification	10
<b>Section II</b>	
<b>Supplementary Information</b>	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	12
2. Personnel Expenditures	13
B. Cost Analysis	14

---

**Extracts from Part II  
of the Estimates**

---

**Appropriation Authority**

Authority is requested in these Estimates to spend \$1,707,000 in support of the 1983-84 Tax Review Board program. The remaining expenditures, estimated at \$781,000 for Members' salaries, allowances, annuities and employee benefit plans, will be made under existing statutory authority.

**Financial Requirements by Authority**

	Estimates		
	1983-84	1982-83	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
<b>Vote 45 - Tax Review Board Program Expenditures</b>	<b>1,707,000</b>	1,445,000	262,000
<b>Statutory - Members' Salaries, Allowances and Annuities amounts paid pursuant to subsection 19(1) of the Tax Review Board Act</b>	<b>632,000</b>	584,000	48,000
<b>Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans</b>	<b>149,000</b>	130,000	19,000
<b>Total Program</b>	<b>2,488,000</b>	2,159,000	329,000

---

## Section I Program Overview

---

### A. Highlights

The procedure at the Tax Review Board is to list 20 cases per sitting which would make a total of 300 cases per member for the year 1983-84. However, statistics appear to have shown that for every 20 cases listed there are approximately only 10 disposed of - not necessarily heard.

Every attempt will be made in 1983-84 to increase the number of cases disposed of and heard at each sitting without decreasing the quality of service and the attention given to each case.

## B. Financial Summary

Figure 1: Financial Summary By Activity (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change
Tax Review Board	2,488	2,159	329
Authorized Person-Years	40	40	-

The increase of \$329,000 in expenditures results primarily from administrative costs and includes funds for court accommodation in Winnipeg.

## C. Background

### 1. Introduction

The Tax Review Board offers the Canadian taxpayer a first opportunity of contesting his income tax assessment before an independent and impartial tribunal. While the Board is not bound by any technical rules of evidence, it must apply the Income Tax Act and heed the principles of tax law established by higher courts. A very important aspect of the Board's role is its easy accessibility, its informality and its flexibility which must be retained, if taxpayers are to have their day in court and given a fair hearing.

### 2. Legal mandate

The Tax Review Board was established under the provisions of the Tax Review Board Act (R.S. 1970-71-72, c. 11). It replaced the Tax Appeal Board which, when it existed, was administered by the Minister of National Revenue, and was constituted under the provisions of Division I of the Income Tax Act. The Tax Review Board, in respect of matters of policy under the Act and in the carrying out of its duties, constitutes an independent body.

### 3. Program Objective

The objective of the Tax Review Board is to provide an easily accessible and independent tribunal for the informal and expeditious disposition of disputes between taxpayers and the Minister of National Revenue.



4. Program Organization for Delivery

**Activity Structure:** The Tax Review Board consists of one activity which is synonymous with the program.

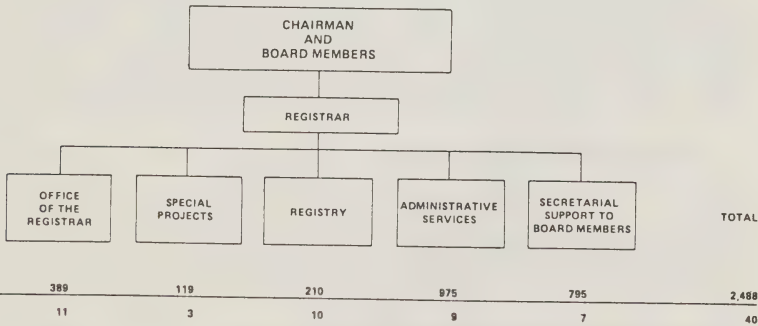
**Organization:** The Members of the Tax Review Board are appointed by the Governor in Council. The Board consists of a Chairman and Assistant Chairman, (each of whom must have been either a judge of a superior court of Canada or of a superior, county or district court of a province, or a barrister or advocate of not less than ten years' standing at the bar of any of the provinces), and five other Members. At any given point in time, either the Chairman or the Assistant Chairman must have been a judge of the Superior Court of Quebec or a member of the bar of that province.

The Chairman reports to the Minister of Justice. As the chief executive officer, he supervises the apportionment of the work among the Members and assigns the Members to preside individually at hearings of the board.

The headquarters of the Tax Review Board is required to be in the National Capital Region. Although the Board has its own court accommodations in Vancouver, Montreal, Toronto, London and Edmonton, no staff members are present at these locations unless the Board is in session. Its Members sit in every province of Canada at least once a year, hold frequent sittings in Vancouver, and usually sit monthly at Montreal and Toronto. As a general rule, its sittings are conducted in major centres where District Taxation Offices are located.

The Board is organized into four units as depicted in Figure 2.

Figure 2: Resources (\$000) By Organization



\* Includes salaries and expenses of Board Members paid pursuant to subsection 19(1) of the Tax Review Board Act.

**Registrar:** The Registrar, is responsible for supervising the day-to-day operations of the Board. He is assisted by a Deputy Registrar and seven Court Registrars, whose main duties are to provide administrative assistance to the Members of the Board at hearings.

**Registry:** The Registry provides a Record Management Service, directs and coordinates the processing of all legal documents filed, as well as the preparation of statistical reports relating to sittings, judgements rendered, disposition of appeals and other statistical data.

**Special Projects:** The Special Projects unit conducts research and studies on special aspects of income tax law, together with accurate citations for any relevant jurisprudence, and other projects as required. This unit also administers the Tax Review Board Library.

**Administrative Services:** The Administrative Services unit provides personnel and financial services in conjunction with the Department of Justice. This unit is also responsible for accommodation, communication facilities, furniture and equipment, printing and publications, stationery and supplies.

## **D. Planning Perspective**

### **1. Environment**

Several factors can affect the nature of the program.

**Legislative:** Changes to the Income Tax Act and its increasing complexity have a direct impact upon the Board.

Parliament at its discretion, if it deems it advisable or desirable, may at any time expand upon the Board's mandate by bringing under its jurisdiction matters arising under other Acts. For example, in 1976, the Members of the Tax Review Board were appointed by the Governor in Council as Members of the Anti-Inflation Appeal Tribunal for a period of three years, to hear and dispose of appeals from Orders of the Administrator under the Anti-Inflation Act.

**Impact of Decisions on Appeals:** The very nature of the cases which fall within the Board's jurisdiction are of common interest and public concern, because a decision may become a precedent directly affecting a great number of taxpayers, and what one taxpayer over or underpays will indirectly affect the tax burden on others. These decisions could also encourage other taxpayers who find themselves in a similar situation to also seek relief therefore adding to the workload of the Board. Decisions rendered on appeals heard by the Federal and Supreme Court can also affect the workload of the Board.

**Uncertainty of Workload:** The Board must hear and dispose of all actions that are filed. There is no way to determine in advance whether they will increase in number or decline. However, there has been an increase of 122% in the last 10 years.

**Public Awareness:** The public is becoming more aware of its right to appeal and more knowledgeable of the Board's independence. This tends to increase the Board's workload.

**Economic, Social Factors:** Changes in the country's economic and social activities in the future will be reflected in comparable changes in tax law and accounting methods. The Board must act upon these continuing changes.

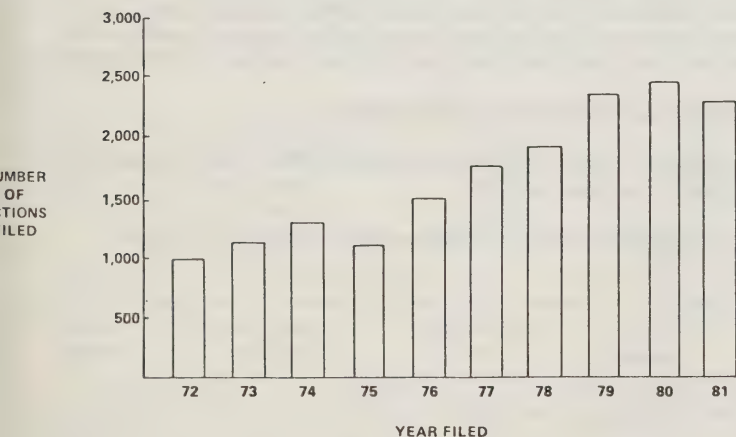
## 2. Initiatives

The intention of the Board to hear more tax appeals per year is the Board's new initiative.

## 3. Program Effectiveness

During the past ten years, the number of actions filed by the public has increased by 122%, as illustrated in Figure 3.

**Figure 3: Actions Filed by the Public 1972 to 1981**



The annual increases in appeals filed are indicative that the Board is rendering a useful and necessary service to the public. The Board's effectiveness and the upward trend of appeals are due to a number of factors:

- **Accessibility:** Since the Board sits in major centres in Canada, it is not necessary for the taxpayer to travel outside his or her own area in order to have his or her grievance heard. In other words, the Board goes to the taxpayer. The Board also gives the taxpayer the right to be heard in either of the two official languages.

- **Independence:** The independence of the Board from any government department or agency has given to an increasing number of the Canadian public appearing before it, a greater degree of assurance and confidence in presenting their cases. Any misconception that the Tax Review Board could be considered as an administrative arm of the Department of National Revenue or of any other government department or agency would destroy the purpose and role for which the Board was created.
- **Informality:** When appearing before the Board, representation by legal counsel is not necessary, the taxpayer may argue his or her own case or have a representative act on his or her behalf. Also, the Board is not bound by any technical rules of evidence, and there are no court costs to the appellant.
- **Expediency:** There is a relatively short period of time that elapses between the filing of the Notice of Appeal and the disposition of the case. Either party has the right, provided 60 days have elapsed from the date of service upon the Minister of National Revenue of the Notice of Appeal, to request that the appeal be entered on the list of cases to be called for hearing, and the Board will hear the appeal at the next available sitting in the appropriate area. The Board is not required to give written reasons in rendering judgment, since verbal reasons may be given from the Bench at the conclusion of the hearing.

#### 4. Performance Information/Resource Justification

As is evidenced by Figure 4, total actions filed with the Tax Review Board have increased by 122% over a ten year period.

**Figure 4: Actions Filed With Tax Review Board (1972-81 inclusive)**

Years	Appeals	Applications (s. 167)	Applications (s. 174)	Total Actions
1972	981	28		1,009
1973	960	95	1	1,056
1974	1,071	131	20	1,222
1975	833	190	10	1,033
1976	1,245	253	6	1,504
1977	1,317	373	8	1,698
1978	1,329	476	7	1,812
1979	1,740	542	5	2,287
1980	1,779	514	10	2,303
1981	1,724	509	7	2,240



With this increase in mind, and considering that the number of Members has remained the same since 1976, one can readily appreciate the necessity of increasing the number of sittings in order that appeals may be disposed of on a more current basis, thus reducing the Board's present backlog. The Board considers that if a case can be heard within six months of the date of filing, then it is being dealt with on a current basis and it does not constitute part of backlog. The Board's actual backlog, as depicted in Figure 5, consists of those appeals which the Board has not dealt with or has been unable to set down for hearing. It does not include appeals held in abeyance pending decisions in other courts or appeals adjourned principally at the request of the taxpayer for various reasons, (many for the negotiation of pending settlements). Also omitted are appeals that are ineligible to be set down for hearing because the 60-day period prescribed under the Rules of Practice and Procedure of the Board, in which the Minister of National Revenue may file a reply to an appeal, has not expired.

**Figure 5: Backlog of Tax Review Board Appeals as of December 31, 1979, 1980 and 1981**

	1979	1980	1981
Total Inventory	2,412	2,666	2,814
Minus			
Listed for upcoming sittings	641	402	570
Awaiting decision in other courts	180	481	186
60 days for Minister's reply	188	231	308
One or more adjournments	<u>488</u>	<u>589</u>	<u>635</u>
	1,597	1,794	1,699
Actual Backlog	915	963	1,115

It should also be mentioned that as gradual and profound changes take place with respect to the nature and complexity of tax appeals filed with the Board, more time is now required to be spent on their hearing. The necessity of reserving judgements has increased. This, in turn, adds to the already heavy workload of the Members.

---

**Section II**  
**Supplementary Information**

---

**A. Analysis By Object**

**1. Expenditures by Object**

**Figure 6: Expenditures by Object (\$000)**

	<b>Estimates 1983-84</b>	<b>Forecast 1982-83</b>	<b>Actual 1981-82</b>
<b>Personnel</b>			
Salaries and wages	<b>1,626</b>	1,472	1,128
Contributions to employee benefit plans	<b>149</b>	130	129
	<b>1,775</b>	1,602	1,257
<b>Goods and Services</b>			
Transportation and communications	<b>377</b>	306	226
Information	-	-	2
Professional and special services	<b>198</b>	104	67
Rentals	<b>7</b>	9	25
Purchase repair and upkeep	<b>8</b>	16	4
Utilities, materials and supplies	<b>80</b>	66	57
All other expenditures	<b>2</b>	17	-
	<b>672</b>	418	381
<b>Total operating</b>	<b>2,447</b>	2,120	1,638
<b>Capital</b>			
Construction and acquisition of machinery and equipment	<b>21</b>	20	24
Grants, contributions and other transfer payments	<b>20</b>	19	18
<b>Total expenditures</b>	<b>2,488</b>	2,159	1,680



## 2. Personnel Expenditures

The Tax Review Board is an independent tribunal, with personnel costs (including statutory contributions to employee benefit plans) constituting over 13% of total operating costs.

**Figure 7: Average Annual Salary By Category**

	1983-84		1982-83		1981-82	
	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary
Executive	2	42,263	2	34,845	2	28,210
Scientific and Professional Auditing	1	37,301	1	36,713	1	28,879
Administrative and Foreign Services						
Administrative Services	8	28,814	8	27,347	8	21,335
Technical						
Social Science Support	1	26,576	1	27,582	1	21,323
Administrative Support						
Clerical and Regulatory	12	19,264	12	15,849	12	12,076
Secretarial, Stenographic and Typing	13	20,546	13	20,772	12	14,639
Office Equipment	2	13,181	2	12,791	1	11,396
Operational						
General Labour and Trades	1	17,618	1	16,000	-	-

## B. Cost Analysis

### Net Program Cost

**Figure 8: Net Cost of Program for the Year 1983-84**

	Operating Expenditures 1983-84	Add other Costs	Total Cost 1983-84	Total Cost 1982-83
Tax Review Board	2,488	384	2,872	2,514

Services provided without charge by other departments include accommodation charges from Public Works and services provided by Supply and Services Canada, Treasury Board and the Department of Labour.







Dépenses de fonctionnement 1983-1984	Autres coûts	Coût total	Total 1982-1983
2,488	384	2,872	2,514

Commission de révision  
de l'impôt

D'autres ministères offrent gratuitement des services: des locaux sont  
fournis par le ministère des Travaux publics et des services sont fournis par le  
ministère des Approvisionnement et Services, le Conseil du Trésor du Canada et  
le ministère du Travail.

## 2. Dépenses en personnel

La Commission de révision de l'impôt est un tribunal indépendant. Les frais en personnel, y compris les contributions statutaires aux régimes d'avantages sociaux des employés, représentent plus de 13% des dépenses de fonctionnement.

Graphique 7: Traitement annuel moyen par catégorie

	1983-1984	1982-1983	1981-1982
	Traitement A-P moyen	Traitement A-P moyen	Traitement A-P moyen
Direction	2 42,263	2 34,845	2 28,210
Scientifique et professionnelle	1 37,301	1 36,713	1 28,879
Administration et service extérieur	8 28,814	8 27,347	8 21,335
Technique			
Soutien des sciences sociales	1 26,576	1 27,582	1 21,323
Soutien administratif			
Commis aux écritures et aux règlements	12 19,264	12 15,849	12 12,076
Secrétariat, sténographie, dactylographie	13 20,546	13 20,772	12 14,639
Mécanographie	2 13,181	2 12,791	1 11,396
Exploitation de métier	1 17,618	1 16,000	-
Manoeuvres et hommes			-

14 (Commission de révision de l'impôt)



Section II  
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

I. Dépenses par article

Graphique 6: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1983-1984	Prévues 1982-1983	Réelles 1981-1982		
			Personnel	
			Traitements et salaires	1,626
			Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	149
	1,602	1,257		
			Biens et services	
			Transports et communications	377
	306	226	Information	-
	-	2	Services professionnels et spéciaux	198
	104	67	Location	7
	9	25	Achats de services de réparation	
	16	4	et d'entretien	8
	66	57	Services publics, fournitures et approvisionnements	80
	17	-	Toutes autres dépenses	2
	418	381		
			Total des dépenses de fonctionnement	672
	2,120	1,638		
			Capital	
			Construction et acquisition de machines et de matériel	21
	20	24	Subventions, contributions et autres paiements de transfert	20
	19	18	Total des dépenses	2,488
	2,159	1,680		

(Renseignements supplémentaires) 13

Graphique 5: Arrière d'appels de la Commission de révision de l'impôt  
au 31 décembre 1979, 1980 et 1981

	1979	1980	1981
Total des appels	2,412	2,666	2,814
Moins			
Appels inscrits aux prochaines séances	641	402	570
En attente d'une décision d'autres tribunaux	180	481	186
Période de réplique du Ministre de 60 jours	188	231	308
Un ou plusieurs reports	488	589	635
	1,597	1,794	1,699
Arrière actuel	915	963	1,115

Il importe également de mentionner qu'au fur et à mesure que la nature et

la complexité des appels de cotisations d'impôt interjetés auprès de la Commission subissent des changements en profondeur, leur audition exige davantage de temps. Il devient de plus en plus nécessaire de remettre le prononcé du jugement. Cette situation accroît la charge de travail déjà lourde des membres.

Graphique 4: Actions engagées auprès de la Commission de révision de l'impôt (1972-1981 inclusivement)

Année	Appels	Demandes (art. 167)	Demandes (art. 174)	Total des actions
1972	981	28		1,009
1973	960	95	1	1,056
1974	1,071	131	20	1,222
1975	833	190	10	1,033
1976	1,245	253	6	1,504
1977	1,317	373	8	1,698
1978	1,329	476	7	1,812
1979	1,740	542	5	2,287
1980	1,779	514	10	2,303
1981	1,724	509	7	2,240

Compte tenu de cette augmentation et du fait que le nombre de députés est demeuré stable depuis 1976, on peut aisément comprendre la nécessité d'accroître le nombre de séances afin de régler les appels dans un délai raisonnable et de réduire ainsi l'arriéré actuel de la Commission. Cette dernière estime que si une affaire peut être entendue dans les six mois suivant la date de son dépôt, elle ne perd donc pas de son actualité et ne vient pas grossir l'arriéré. L'arriéré actuel de la Commission, comme le dépeint le graphique 5, comprend les appels que la Commission n'a pu traiter ou qu'il lui a été impossible d'intégrer à son programme d'auditions. Sont exclus les appels en suspens qui attendent une décision d'autres tribunaux ou les appels reportés principalement à la demande du contribuable pour diverses raisons (pour négocier des affaires pendantes dans de nombreux cas). Sont également omis les appels qui ne peuvent être entendus lors d'une audience parce que la période de 60 jours prescrite par les Règles de pratique et de procédure régissant les appels à la Commission de révision de l'impôt, durant laquelle le ministre du Revenu national peut déposer une réplique à un appel, n'est pas expirée.

Comme le montre le graphique 4, les actions engagées auprès de la Commission de révision de l'impôt ont augmenté de 122% sur une période de dix ans.

#### 4. Données sur le rendement et justification des ressources

- **Rapidité:** Un intervalle relativement bref sépare le dépôt de l'avis d'appel et le règlement de l'affaire. Chaque partie a le droit, à condition que 60 jours se soient écoulés à partir de la signification de l'avis d'appel au ministre du Revenu national, de demander l'inscription de l'appel sur la liste de causes à être entendues, et la Commission sera saisie de l'appel à la prochaine séance qui se tiendra dans la région en cause. La Commission n'est pas tenue d'accompagner son jugement de motifs écrits, puisqu'elle peut justifier immédiatement sa décision de vive voix à la fin de l'audience.
  - **Absence de formalités:** Lors de sa comparution devant la Commission, le contribuable ne doit pas obligatoirement être représenté par un avocat, c'est-à-dire qu'il peut soit assumer sa propre défense, soit mandater quelqu'un pour agir en son nom. De même, la Commission n'est assujettie à aucune règle de la preuve et l'appelant ne supporte pas de dépens.
  - **Indépendance:** L'indépendance de la Commission face à tout ministère ou organisme gouvernemental a amené de plus en plus de Canadiens à se présenter devant elle. Con vaincus de cette indépendance, ils ont exposé leur cas avec une plus grande assurance. Le but et le rôle à la base de la création de la Commission seraient détruits si les contribuables considéraient, à tort, la Commission de révision de l'impôt comme une division administrative du ministère du Revenu national ou de tout autre ministère ou organisme gouvernemental.
  - **Accessibilité:** Depuis que la Commission siège dans les grands centres canadiens, le contribuable n'a pas à voyager à l'extérieur de sa propre région pour faire entendre son grief. En d'autres mots, la Commission va au devant du contribuable. Elle lui donne le droit de se faire entendre dans l'une ou l'autre des deux langues officielles.
- Les augmentations annuelles du nombre d'appels interjetés permettent de croire que la Commission offre au public un service utile et nécessaire. L'efficacité de la Commission et la tendance à la hausse du nombre des appels sont attribuables à de nombreux facteurs:

**Variation de la charge de travail:** La Commission doit entendre et régler toutes les actions engagées. On ne peut absolument pas prévoir si leur nombre augmentera ou diminuera. Cependant, une hausse de 122% a été enregistrée au cours des 10 dernières années.

**Sensibilisation du public:** Le public devient plus conscient de son droit d'appel et est davantage informé de l'indépendance de la Commission. Cet éveil tend à augmenter la charge de travail de la Commission.

**Facteurs économiques et sociaux:** L'évolution des activités économiques et sociales du pays dans l'avenir se traduira par des modifications comparables de la loi fiscale et des méthodes de comptabilité. La Commission doit suivre cette évolution.

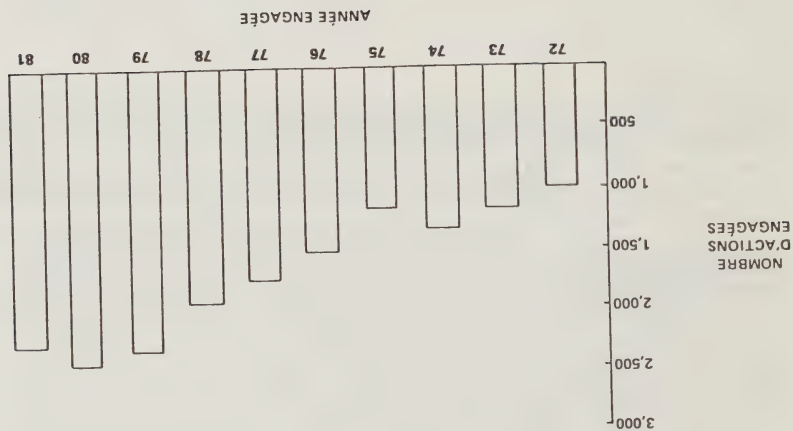
## 2. Initiatives

La Commission a décidé d'entendre chaque année un nombre supérieur d'appels de cotisations d'impôt.

## 3. Efficacité du Programme

Au cours des dix dernières années, le nombre d'actions engagées par le public a augmenté de 122%, comme l'illustre le graphique 3.

**Graphique 3: Actions engagées par le public entre 1972 et 1981**





**Registraire:** Le registraire est chargé de superviser les activités quotidiennes de la Commission. Il est secondé d'un sous-registraire et de sept registraires de tribunaux principalement chargés de fournir une aide administrative aux membres de la Commission durant les audiences.

**Greffé des appels:** Cette section offre un service de gestion des dossiers, dirige et coordonne le traitement de tous les documents juridiques déposés, de même que la préparation de rapports statistiques ayant trait aux séances, aux jugements prononcés, au règlement des appels et à d'autres données statistiques.

**Projets spéciaux:** La Section des projets spéciaux effectue des recherches et des études sur des aspects particuliers de la loi régissant l'impôt sur le revenu, repère les citations exactes pour toute jurisprudence pertinente et prend en charge d'autres projets au besoin. La section administre également la bibliothèque de la Commission de révision de l'impôt.

**Services administratifs:** La Section des services administratifs fournit des services en matière de personnel et de finances de concert avec le ministère de la Justice. La section est également chargée de voir à l'hebdomadaire, aux installations de communications, à l'ameublement et au matériel, à l'impression et aux publications et aux fournitures et approvisionnements.

## D. Perspective de planification

### I. Contexte

Plusieurs facteurs peuvent influencer la nature du Programme.

**Cadre législatif:** Les modifications apportées à la Loi de l'impôt sur le revenu et sa complexité croissante ont une incidence directe sur la Commission.

S'il le juge opportun ou souhaitable, le Parlement peut à tout moment élargir le mandat de la Commission et la rendre compétente à connaître des questions résultant de l'application d'autres lois. Par exemple, en 1976, les membres de la Commission de révision de l'impôt ont été nommés par le gouverneur en conseil comme membres du Tribunal d'appel en matière d'inflation pour une période de trois ans; ils ont reçu le mandat d'entendre et de régler les appels d'ordonnances délivrées par le Directeur en vertu de la Loi anti-inflation.

**Incidence de décisions sur les appels:** La nature même des affaires resor-

tissant à la Commission en font des questions d'intérêt public, parce qu'une décision peut devenir un précédent touchant directement un grand nombre de contribuables et que les cotisations en trop ou insuffisantes d'un contribuable influenceront directement le fardreau fiscal des autres contribuables. Ces décisions peuvent également encourager d'autres contribuables placés dans une situation semblable à solliciter également, ce qui viendrait accroître la charge de travail de la Commission. Les décisions rendues à l'égard d'appels entendus par la Cour fédérale et la Cour suprême peuvent également modifier la charge de travail de la Commission.

3. **Objectif du Programme**

L'objectif de la Commission de révision de l'impôt consiste à fournir un tribunal indépendant et d'accès facile en vue d'assurer le règlement rapide et sans formalités des différends entre les contribuables et le ministre du Revenu national.

#### 4. Plan d'exécution du Programme

**Structure des activités:** La Commission de révision de l'impôt comprend une activité qui correspond parfaitement au Programme.

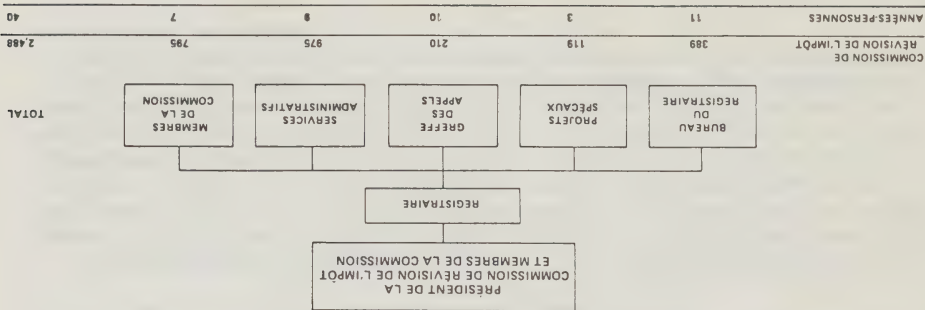
**Organisation:** Le gouverneur en conseil nomme les membres de la Commission de révision de l'impôt. La Commission se compose d'un président et d'un président adjoint (les deux devant avoir été soit juge d'une cour supérieure du Canada ou d'une cour supérieure, d'une cour de comté ou de district d'une province, ou encore avocat inscrit pendant au moins dix ans au barreau d'une province) et de cinq autres membres. Le président ou le président adjoint doivent avoir déjà été juge de la Cour supérieure du Québec ou membre du barreau de cette province.

Le président rend compte au ministre de la Justice. En tant que fonctionnaire administratif en chef, il surveille la répartition du travail entre les membres et nomme les présidents des audiences de la Commission.

L'administration centrale de la Commission de révision de l'impôt doit se situer dans la région de la Capitale nationale. Même si elle possède ses propres locaux à Vancouver, Montréal, Toronto, London et Edmonton, aucun employé ne travaille dans ces villes à moins que la Commission n'y siège. Ses membres siègent dans chaque province du Canada au moins une fois l'an, se rendent fréquemment à Vancouver et siègent habituellement chaque mois à Montréal et à Toronto. Les séances se tiennent généralement dans des grands centres où se trouvent les bureaux de district d'impôt.

Graphique 2: Ressources par section (en milliers de dollars)

La Commission est divisée en quatre sections, comme le montre le graphique 2.





B. Résumé financier

Graphique 1: Résumé financier par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1983-1984	Prévu	1982-1983	Différence
Commission de révision de l'impôt	2,488	2,159	329	
	40	40	-	
Années-personnes autorisées				

L'augmentation de \$329,000 au chapitre des dépenses résulte principalement des coûts administratifs et comprend des fonds pour des locaux à Winnipeg.

C. Données de base

1. Introduction

La Commission de révision de l'impôt permet au contribuable canadien de contester sa cotisation d'impôt sur le revenu devant une première instance, en l'occurrence un tribunal indépendant et impartial. La Commission n'est assujétie à aucune règle de la preuve, mais elle doit appliquer la Loi de l'impôt sur le revenu et tenir compte des principes de la loi fiscale établi par des tribunaux supérieurs. Les caractéristiques essentielles de la Commission sont son accès facile, son caractère informel et sa souplesse. Il importe de préserver ces caractéristiques si l'on veut que les contribuables puissent se présenter devant les tribunaux et être entendus en toute justice.

2. Mandat statutaire

La Commission de révision de l'impôt a été instituée en vertu des dispositions de la Loi sur la Commission de révision de l'impôt (S.R., 1970-71-72, c. 11). Elle a remplacé la Commission d'appel de l'impôt qui était administrée par le ministre du Revenu national et était constituée aux termes des dispositions de la section I de la Loi de l'impôt sur le revenu. Au chapitre du règlement de questions de politique résultant de l'application de la Loi et de l'exercice de ses fonctions, la Commission de révision de l'impôt est un organisme indépendant.

La Commission de révision de l'impôt prévoit 20 affaires par séance, soit un total de 300 affaires par membre pour l'année 1983-1984. Cependant, les statistiques semblent indiquer que pour chaque bloc de 20 affaires, seulement 10 environ sont réglées, sans être nécessairement entendues.

Tous les efforts possibles seront faits en 1983-1984 pour augmenter le nombre de cas réglés et entendus à chaque séance sans pour autant diminuer la qualité et l'attention portée à chaque appel.

**Extraits de la Partie II  
du Budget des dépenses**

**Autorisation d'affectation de crédits**

Dans le présent Budget des dépenses, on demande l'autorisation de dépenser \$1,707,000 afin de financer le Programme de la Commission de l'impôt pour 1983-1984. Les autres dépenses, évaluées à \$781,000 pour les traitements, indemnités, pensions et régimes d'avantages sociaux des employés, seront assumées en vertu de l'autorisation statutaire existante.

**Besoins financiers par autorisation**

Prévisions					
1983-1984	1982-1983	Différence	\$	\$	\$
<hr/>					
Budgetaire					
<b>Crédit 45 - Commission de</b>					
révision de l'impôt -					
Dépenses du Programme					
<b>1,707,000</b>	1,445,000	262,000			
<b>Statutaire - Traitements,</b>					
indemnités et pensions des					
membres et autres sommes					
versées en vertu du					
paragraphe 19(1) de la					
Loi sur la Commission					
de révision de l'impôt					
<b>632,000</b>	584,000	48,000			
<b>Statutaire - Contributions</b>					
aux régimes d'avantages					
sociaux des employés					
<b>149,000</b>	130,000	19,000			
<b>2,488,000</b>	2,159,000	329,000			
<b>Total du Programme</b>					

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

4

Section I

Aperçu du Programme

A. Points saillants 5

B. Résumé financier par activité 6

C. Données de base 6

1. Introduction 6

2. Mandat statutaire 6

3. Objectif du Programme 7

4. Plan d'exécution du Programme 7

D. Perspective de planification 8

1. Contexte 8

2. Initiatives 9

3. Efficacité du Programme 9

4. Données sur le rendement et justification des ressources 10

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article de dépense 12

1. Dépenses par article 12

2. Dépenses en personnel 13

B. Analyse des coûts 14

Le présent plan de dépenses est conçu en vue de servir de document de consultation pour les députés. Il contient plusieurs niveaux de précisions afin de répondre aux besoins variés de ses lecteurs.

Le présent plan comprend deux sections. À la section I, on trouve un aperçu détaillé du Programme, dont une description et des renseignements sur les données de base, les objectifs et la perspective de planification. Pour sa part, la section II présente des renseignements supplémentaires sur les coûts et les dépenses par article dont le lecteur peut avoir besoin pour mieux comprendre le Programme.

La section I est immédiatement précédée d'extraits de la partie II du Budget des dépenses, ceci afin d'assurer la continuité avec les autres documents du Budget des dépenses.

Le présent document est conçu en vue de retrouver rapidement des renseignements précis dont le lecteur peut avoir besoin. La table des matières sert de guide détaillé du contenu de chaque section. En outre, le document présente partout des renvois pour permettre au lecteur de trouver plus de précisions sur les points qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1983-1984

Partie III

Commission de révision de l'impôt

## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'échelonne sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1983

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés

et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnements et Services Canada

Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1984-III-26

ISBN 0-660-52018-4

à l'étranger: \$3,60

Canada: \$3,00

Prix sujet à changement sans avis préalable



Commission  
de révision de l'impôt

Budget  
des dépenses  
1983-1984



Partie III  
Plan de dépenses

CA1  
TN  
-E77

# Transport Canada



## 1983-84 Estimates



### Part III

#### Expenditure Plan

## The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1983

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents  
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre  
Supply and Services Canada  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1984-III-48  
ISBN 0-660-52040-0

Canada: \$12.00  
Other countries: \$14.40

Price subject to change without notice

1983-84 Estimates

Part III

Transport Canada

Departmental Administration Program

Marine Transportation Program

Surface Transportation Program

This Expenditure Plan does not include: Air Transportation Program

## Preface

This expenditure Plan is designed to be used as a reference document for Members of Parliament. It contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

There are four chapters in this document. The first provides an introduction to the Department. The other three present the Expenditure Plans for each of the Department's programs.

Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

Each Program Expenditure Plan is divided into three sections. Each provides increasing levels of detail. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. Within each Program Expenditure Plan, a schedule of Financial Requirements provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

---

Table of Contents

---

Departmental Summary	1-1
Departmental Administration Program	2-1
Marine Transportation Program	3-1
Surface Transportation Program	4-1





---

## Departmental Summary

---

## Role and Responsibilities

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated the functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

The federal responsibility with respect to transportation is derived from the jurisdiction outlined in the BNA Act. This responsibility has evolved to include that of coordination and regulation to ensure safety and efficiency with respect to aeronautics and to navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and is exercised through the Department of Transport.

The department's role is "to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives and to operate specific elements of this system". Although this role may change in response to significant changes in the economic, social and political environment, it is an accurate statement of the business the department is in now and for the foreseeable future.

The forecast for the Canadian economy prepared in early 1981 was for slow economic growth and population growth in the 1980s, high inflation, a continuing disparity in regional outlooks and a need for capital investment in the transport sector.

Slow economic and population growth in the 1980s implies that the transportation industry will not be facing a large growth in demand, although high-growth sectors of the system are likely to be under specific pressures. Slow growth will also mean a greater scarcity of resources and a greater difficulty for industry and government to generate funds.

High inflation and rising energy prices suggest a major concern with improvements in fuel efficiency and the need for further R&D. Upward pressure on transport prices is likely to continue as a result of these increasing price factors.

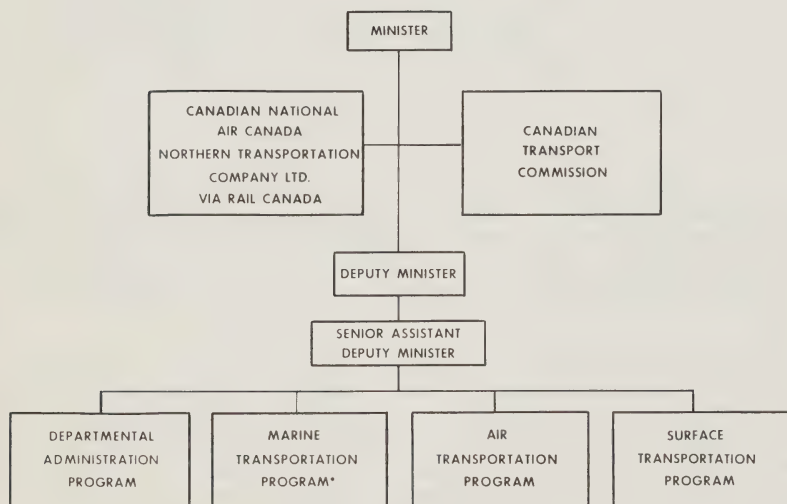
A high forecast demand for primary resources is expected to put pressure on the freight transportation system, particularly in the West. Oil and gas developments in the Arctic and the East Coast will require the provision of adequate marine transportation infrastructure to ensure that the marketing of these resource products, both domestic and international, can be exploited. Transportation capital stock will need to be replaced with the funding particularly difficult in view of spending restraint, and relatively low financial returns. In addition, domestic passenger travel is expected to show significant modal and regional variations. Travel in the Prairies is forecast to grow at twice the national average. Further, air travel in the Prairies is expected to grow faster than any mode in any region.

## Organization and Programs

Transport Canada carries out its role through a complex structure which includes a headquarters organization; three operating administrations for Air, Marine and Surface transportation; and a number of Crown corporations with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within the departmental framework while others, such as Air Canada and Canadian National, are totally independent and report to Parliament through the Minister.

Although Air, Marine and Surface activities are managed by separate administrations, it has become increasingly important in recent years to deal with the various elements as parts of one network. This is true of much of the longer-term planning and policy making, as well as certain operational areas which of necessity involve more than one mode of transport. Figure 1 presents the organization of Transport Canada.

**Figure 1: Organization Structure - Transport Canada**



\*Includes:

Canada Ports Corporation, St. Lawrence Seaway Authority,  
Pilotage Authorities

# Department Spending Plan by Program, 1983-84 (\$000)

	1983-84 Estimates	1982-83 Forecast	Change \$	%	For Detail See Page
<b>Budgetary</b>					
Administration	131,167	107,888	23,279	21.5	2-1
Marine	640,892	576,228	64,664	11.2	3-1
Air	562,906	484,894	78,012	16.1	
Surface	1,215,084	1,141,759	73,325	6.4	4-1
	2,550,049	2,310,769	239,280	10.4	
<b>Non-Budgetary</b>					
Marine	4,909	12,109	(7,200)	(59.5)	3-1
Surface	42,900	38,400	4,500	11.7	4-1
	47,809	50,509	(2,700)	(5.3)	
	2,597,858	2,361,278	236,580	10.0	

## Priorities

The objectives and priorities of the federal government reflect its desire to promote economic recovery. The government's efforts place significant emphasis on economic development and particularly on productive investment rather than subsidies, and on achieving federal objectives in conjunction with the private sector and non-federal government expenditures.

The objectives for the Department of Transport over the planning period, in the light of the government's objectives and their implications for transportation, are for increased efficiency in the transportation system including regulatory reform and lower departmental operating expenditures, an adequate level of safety, a concentration on federal responsibilities, effective delegation of decision-making, improved efficiency and effectiveness of the management process, and an improved relationship between transportation Crown corporations and the department.

---

Departmental Administration Program  
Expenditure Plan

1983-84

---





---

## Table of Contents

---

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
<b>Section I</b>	
<b>Program Overview</b>	
A. Highlights	2-5
B. Financial Summary by Activity	2-6
C. Background	
1. Introduction	2-8
2. Legal Mandate	2-8
3. Program Objective	2-8
4. Program Organization for Delivery	2-9
D. Planning Perspective	
1. Environment	2-10
2. Initiatives	2-10
<b>Section II</b>	
<b>Analysis by Activity</b>	
A. Direction and Coordination	2-13
B. Planning, Research and Development	2-16
C. Administration and Common Services	2-20
D. Transportation Training	2-24
<b>Section III</b>	
<b>Supplementary Information</b>	
A. Analysis by Object	2-28
1. Operating Expenditures	2-29
2. Personnel Expenditures	2-29
3. Capital Expenditures	2-33
4. Grants and Contributions	2-33
B. Cost Analysis	2-34
C. Additional Information	2-35

## Extracts from Part II of the Estimates

### Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend \$120,555,000 to operate the Departmental Administration Program during the 1983-84 fiscal year. Existing statutes authorize the expenditure of an additional \$10,612,100 resulting in total program expenditures of \$131,167,100.

### Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1983-84	1982-83	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
<b>Vote 1 - Departmental Administration</b>			
- Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions and authority to spend revenue received during the year (As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)	102,552,000	88,482,000	14,070,000
<b>Vote 5 - Departmental Administration</b>			
- Capital expenditures	18,003,000	11,224,000	6,779,000
<b>Statutory - Minister of Transport</b>			
- Salary and Motor Car Allowance	39,100	37,000	2,100
<b>Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans</b>			
	7,473,000	6,782,000	691,000
<b>Statutory - Stores Revolving Fund</b>			
	3,100,000	2,000,000	1,100,000
<b>Total Program</b>	<b>131,167,100</b>	<b>108,525,000</b>	<b>22,642,100</b>

---

## Section I Program Overview

---

### A. Highlights

For 1983-84 the Departmental Administration Program has established the following goals:

- to enforce the Transportation of Dangerous Goods Act specific initiatives are:
  - to inspect 19,256 dangerous goods manufacturing, shipping and container manufacturing points; and
  - to train 100 government agency inspectors (see page 2-13);
- to increase the number of Flight Service Specialists to be trained annually by a minimum of 40 (see page 2-27);
- to train a sufficient number of ab initio air traffic controllers in order to license 80 annually (see page 2-27);
- to increase the level and volume of telecommunications and electronics training (see page 2-27);
- to improve the management and control of the department's financial and materiel resources (see page 2-23).

## B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change	For Details See Page
Budgetary				
Direction and				
Coordination	11,160	9,512	1,648	2-13
Planning, Research				
and Development	25,711	24,915	796	2-17
Administration and				
Common Services*	64,907	47,814	17,093	2-21
Transportation Training	35,217	32,869	2,348	2-25
	136,995	115,110	21,885	
Less Revenue				
Administration and				
Common Services	(3,090)	(4,484)	1,394	
Transportation Training	(2,738)	(2,738)	-	
	131,167	107,888	23,279	
Authorized person-years	1,737	1,716	21	

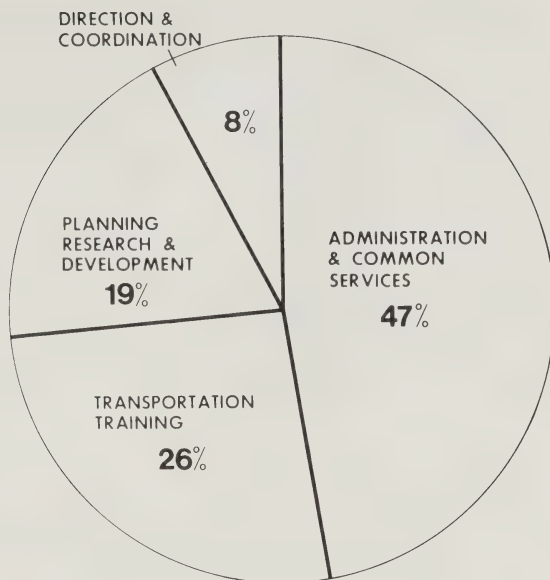
\* This activity includes net cash requirements of \$3.1 million for the Stores Revolving Fund. For details see page 2-35.

The increase of approximately \$23 million, or 22%, in the 1983-84 requirements over the 1982-83 forecast is made up of the following major items:

- increase of 6.4% in general operating expenses due to inflation \$7 million
- increase of approximately 5-7% (8,000) training days in the Transport Training Activity \$1 million
- increase in operating expenses as a result of the implementation of the Transportation of Dangerous Goods Act \$2 million
- major purchase of EDP hardware and software and development of the Personnel Management Information System and Materiel Management System applications \$14 million
- changes in internal revenue vote netting practices (\$1 million)

2-6 (Administration Program)

**Figure 2: Gross Expenditures by Activity  
(Percentage Distribution) 1983-84**



## **C. Background**

### **1. Introduction**

The Departmental Administration Program provides direction, policy advice, coordination, and common services for the three operating Programs. Research and development policies and programs, especially in the area of energy, are developed, and in some cases implemented, within this Program. Liaison with governments and organizations of other countries, other levels of government in Canada, and Crown corporations and agencies concerned with transportation, and the transportation industry, is maintained through this Program.

Within the Departmental Administration Program there are two operational areas. The Transportation of Dangerous Goods office, in conjunction with the Canadian Transport Commission, is responsible for the enforcement of the law relative to the movement of dangerous commodities. The Transportation Training Activity is also largely operational. Within this activity falls responsibility for two major training facilities: the Transport Canada Training Institute at Cornwall, Ontario and the Canadian Coast Guard College at Sydney, Nova Scotia.

### **2. Legal Mandate**

The National Transportation Act and the Transportation of Dangerous Goods Act are the instruments governing the undertakings of the Departmental Administration Program.

### **3. Program Objective**

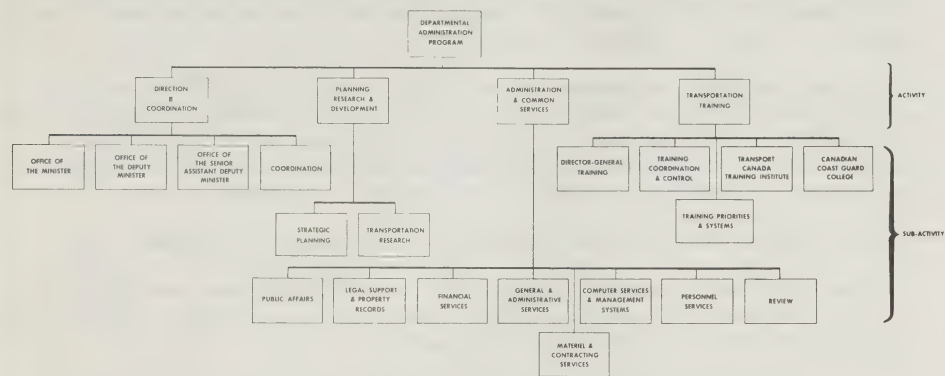
The objective of the Departmental Administration Program is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

The role of the Program is to furnish general direction to the Department and to provide overall policy development, strategic planning, research, and coordination. Services common to all programs of the department such as finance, data processing, administrative telecommunications, materiel management, contracting, personnel, training, public affairs, legal advice, management services, and review are also provided.

4. Program Organization for Delivery

**Activity Structure:** The Departmental Administration Program consists of four activities and 19 sub-activities as shown in Figure 3.

Figure 3: Activity Structure



**Organization Structure:** The Program is divided into four areas of responsibility: Finance, Personnel, Strategic Planning and Co-ordination. Each of these is headed by an Assistant Deputy Minister. The resources by organization and activity are set out in Figure 4.

Figure 4: Resources by Organization and Activity

Activities	<div>Deputy Minister Senior Assistant Deputy Minister</div>				Activity Total
	Assistant DM <sup>1</sup> Coordination	Assistant DM Strategic Planning	Assistant DM Personnel	Assistant DM <sup>2</sup> Finance	
	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)
Direction and Coordination	11,160	-	-	-	11,160
Planning, Research and Development	-	25,711	-	-	25,711
Administration and Common Services	-	-	10,898	50,919	61,817
Transportation Training	-	-	32,479	-	32,479
Total	11,160	25,711	43,377	50,919	131,167
Person-Years	167	132	686	752	1,737

Notes: <sup>1</sup> Includes expenses of the Offices of the Minister, Deputy Minister and Senior Assistant Deputy Minister.

<sup>2</sup> Includes expenses of the Offices of Public Affairs, Legal Counsel, Review, and Finance and other administrative functions.



## **D. Planning Perspective**

### **1. Environment**

This Program responds to the factors affecting the entire national transportation system. The most important factors are those relating to the economy, as the demand for transportation service is derived from the aggregate level of economic activity.

Over the next few years, it is anticipated that the economy will exhibit low levels of growth and personal income. Domestic energy prices will continue their growth to the target price of world levels and interest rates will continue to be higher than the average over the last two decades. For the transportation system, this means:

- lower than average demand for all transport services;
- continued growth in the demand for freight transportation services by resource-based industries, particularly for the rail and marine modes in Western Canada;
- continued escalation in fuel prices will increase the real transportation costs of all modes and will likely be reflected in higher prices for transportation services; and
- higher prices for public transportation modes.

The net effect will be to place an increasing emphasis within the Program on the development of policy initiatives, compatible with economic development policies, to enable the fulfillment of the federal responsibilities as a provider and operator of essential parts of the transportation system. Added importance will also be given to those research and development (R&D) undertakings which address the problems identified in the changing environment, training of departmental personnel to meet the requirements of the 80s, and the efficient operation of the Department.

### **2. Initiatives**

Within the Departmental Administration Program there are three areas where a change or expansion of the operation will require significant additional resources.

**Transportation of Dangerous Goods:** With the regulations regarding the transportation of dangerous goods coming into force during 1983-84, there will be significant changes to the scope of operations in this area. These include:

- the establishment of an inspection force to eventually conduct approximately 150,000 inspections annually. For 1983-84, the target will be approximately 89,000 inspections;
- an increase of 30% in the number of government agency inspectors which will be trained;
- the completion and refinement of the standards and regulations associated with the Act.

The long-term benefits include the value of the information gathered by inspectors in identifying potential problems in dangerous goods transportation, the allaying of public anxiety through the presence of a visible and active inspection force, and the positive impact of the inspection process on compliance with the regulations. Increased compliance should, in turn, lead both to a reduction in the number of accidents involving dangerous goods and to a mitigation of the consequences of many of those which would still occur. Performance would be measured by the reduction in accident costs (including number of deaths, number of hospitalizations, and the dollar costs of such things as evacuations and emergency response).

**Training Activity:** The additional resources being provided to the Air Transportation Program will increase the demand on the Transport Canada Training Institute. The two areas where additional resources will be applied are:

- Air Traffic Services Training where a new controller training program of increased length, coupled with the increased number of students and the transfer of basic training from the Regions to TCTI, will result in an increase in the number of training days at TCTI from 20,400 to 45,000;
- Flight Services Specialists (FSS) Training, where a minimum of 40 students per year must be trained and must successfully complete the FSS training to meet the increase in operational strength of 54% over the next 4 years.

**Electronic Data Processing:** To improve the management of resources assigned to Transport Canada, the implementation of several systems will take place in 1983-84. These include:

- financial systems which presently place emphasis on a uniform classification of accounts system, magnetic tape exchange, accounts receivable and an operational data base for the regional offices. These systems will result in an increased ability to recover costs identified through better costing systems, faster collection of accounts receivable, better cash management and improved control over assets;
- systems for materiel management including the Inventory Management System (IMS), which will permit management of inventories on a departmental basis and will thus reduce future increases in materiel inventories;
- computer systems to meet the information requirements of departmental management.

## Section II Analysis by Activity

### A. Direction and Coordination

#### Objectives

To provide direction to the Department; to coordinate departmental policy; to coordinate the Department's government, industry and international relations; to provide a secretariat function in dealing with Cabinet and central agencies; and to provide national dangerous goods inspection, education and accident response functions.

The major initiatives for 1983-84 focus on the implementation of legislation concerning the transportation of dangerous goods and include:

- the annual inspection of approximately 19,256 dangerous goods manufacturing, shipping and container manufacturing points for which \$1,443,000 and 11 person-years are required; and
- training of 100 government agency inspectors at a cost of \$1 million and utilizing 4 person-years.

#### Resource Summary

This activity accounts for approximately 8% of the total 1983-84 gross expenditures and 10% of total person-years within the Departmental Administration Program.

Figure 5: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Offices of the Minister and Deputy Minister	1,690	39	1,570	37	120	2
Office of the Senior Assistant Deputy Minister	1,243	15	1,099	16	144	(1)
Coordination Group	8,227	113	6,843	124	1,384	(11)
	11,160	167	9,512	177	1,648	(10)

Figure 6: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	7,066	63	6,746	71	5,048	72
Professional and special services	2,025	18	1,704	18	1,042	15
Other	2,029	18	1,062	11	808	12
Capital	40	1	-	-	85	1
Grants and contributions	-	-	-	-	16	-
	11,160	100	9,512	100	6,999	100

#### Description and Resource Justification

The Offices of the Minister, Deputy Minister and Senior Assistant Deputy Minister are funded through this activity, as is the departmental security function.

**Coordination Group:** This group deals with any issue not specific to any one mode of transportation. Staff provide policy advice on issues which are of a short-term nature or which relate to those Crown Corporations reporting to the Minister of Transport, and furnish advice to the Minister on appeals against decisions of the Canadian Transport Commission and to Cabinet on petitions to the Governor in Council. Responsibility also lies with this group for the coordination of Transport Canada's external relations with other governments, other levels of government, agencies, and industry concerned with transportation. Secretariat functions for dealings with Cabinet and central agencies, as well as for replies to executive correspondence, are provided. For coordination and policy advice, the following areas are also the responsibility of this group: privacy and access to information, human rights, transportation of the handicapped, and the Alaska Highway Gas Pipeline.

The Coordination Group is also responsible for the implementation and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act, which was proclaimed with respect to federal undertakings on November 1, 1980. Responsibilities include the development and evaluation of regulations and standards, education and examination of inspectors, and the carrying-out of inspections.

As shown in Figure 6, approximately 63% of the total expenditures in this activity are for personnel. Professional and special services expenditures are split almost evenly between security services and the Transportation of Dangerous Goods. Resources for the latter will be spent on the development of a management information system, standards, training and inspection programs.



## B. Planning, Research and Development

### Objectives

To provide broad strategic advice on the overall direction and priorities within which the Programs develop their work plans; to develop strategic policies related to multi-modal transportation elements; to develop multi-modal systems plans for traffic movements and to provide advice and assistance on system plans from the operating Programs; to coordinate, formulate and implement departmental, federal, joint government/industry and university transportation research and development policies and programs; and to develop transportation energy goals and associated strategies and programs.

The following major projects will be pursued in 1983-84:

- studies, laboratory and field tests of new technologies in conjunction with the Marine Transportation Program, for improved vessel traffic management systems, including ice detection operations, and for the design of ice-breaking vessels as required for the movement of ships in the East Coast and Arctic zones, at a cost of \$3M;
- field tests and studies to evaluate and develop promising technologies of electrification of Canadian railways by participation in the B.C. Rail Tumbler Ridge demonstration project at a cost of \$500,000;
- as an integral part of the federal Energy R&D program, described in EMR's program submissions, studies and tests to enhance the energy efficiency and the commercialization of new fuels for the transportation system at a cost of \$6.5M.



Resource Summary

This activity accounts for approximately 19% of the total 1983-84 gross expenditures and 7% of total person-years within the Departmental Administration Program.

Figure 7: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Strategic Planning	3,966	74	5,231	63	(1,265)	11
Transportation Research	21,745	58	19,684	74	2,061	(16)
	25,711	132	24,915	137	796	(5)

Of the funds expended on Transportation Research approximately 51% is for energy R&D.

Figure 8: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating Personnel	6,187	24	5,652	23	4,771	25
Professional and special services	18,859	73	17,495	70	12,950	67
Other	665	3	621	2	635	3
Capital	-	-	-	-	40	-
Grants and contributions	-	-	1,147	5	985	5
	25,711	100	24,915	100	19,381	100

## **Description and Resource Justification**

This activity carries out its mandate through five Directorates.

**Economic Analysis Directorate:** coordinates the development of essential energy and transportation data and develops transport-oriented macro-economic forecasts, simulations and analyses. It is responsible for:

- developing transportation energy demand models and supporting data;
- developing transportation demand models for policy analysis; and
- undertaking a wide range of transportation policy analysis pertaining to human resource use, productivity, future passenger and freight demand in Canada, capital requirements and energy efficiency.

**Strategic Policy Directorate:** reviews, formulates and recommends long-term transportation objectives, principles and policies. It plays a lead role within the Department for resource planning, economic, regulatory, pricing and cost recovery policies. It also contributes to the provision of an adequate level of university training and research in transportation through research awards to universities and regional transportation centres and through fellowships to students.

**Systems Planning Directorate:** is responsible for the identification and assessment of broad trends and issues in the multi-modal transportation system and undertakes analyses of major elements of the national and regional transportation systems.

**Research and Development Directorate:** is responsible for monitoring, contributing to, and influencing the policies that affect transportation technology in Canada and for the programming, implementation, project control, and assessment of Transportation Research and Development (TR&D) activities.

**Energy Planning Directorate:** is responsible for:

- monitoring and ensuring the effective analysis of energy supply and demand trends and their likely impact on the transportation system in Canada;
- developing strategies and plans needed for the total transportation system to adjust to the projected energy changes;
- developing the Department's input to national energy policies and plans; and
- formulating and monitoring departmental energy-related policies.

Transport Canada's energy R&D activities are fully integrated interdepartmentally through the Panel on Energy R&D. The work continues to provide technical input into policy, regulation, program and commercial development to enhance energy efficiency in all modes of transport, to introduce new transport fuels, and ensure the safe, efficient and timely transport of new off-shore resources. In 1983-84 increased emphasis is directed toward:

- automobile fuel economy standards;
- the introduction of propane, Compressed Natural Gas and alcohol for automobile engines;
- accelerated development of East Coast and Arctic navigation system; and
- commercialization of R&D results.

Of the total expenditures on energy, 94% is for research and development projects and 6% is for project management staff costs.

Within the Activity, 24% is for personnel costs. The expenditures on Professional and Special Services are for research and development contracts.

## C. Administration and Common Services

### Objectives

To provide the Department with personnel, financial, administrative, legal, public affairs, and review services.

Specific initiatives for 1983-84 which contribute to these objectives are:

- to develop integrated financial systems and services at a cost of \$1.8 million in 1983-84;
- to complete development, and begin implementation, of the Material Assets Record System, the Inventory Management System and the Fleet Management System, at a cost of \$1 million in 1983-84 for development and at a recurring cost for maintenance of \$750,000;
- to develop the Personnel Management Information System and the Automated Personnel Pay and Leave System; and
- to upgrade the central Electronic Data Processing System and to implement a regional computer system at a capital cost of \$10.5 million in 1983-84 and with recurring costs of \$2.6 million beginning in 1984-85.

## Resource Summary

This activity accounts for approximately 47% of the total 1983-84 gross expenditures and 58% of total person-years within the Departmental Administration Program.

**Figure 9: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Affairs	3,953	69	3,750	70	203	(1)
Legal Support and Property Records	953	34	882	33	71	1
Financial Services	6,081	125	7,398	140	(1,317)	(15)
General and Administrative Services	7,852	217	7,493	217	359	-
Materiel and Contracting Services	3,744	70	4,283	82	(539)	(12)
Computer Services and Management Systems	24,898	173	8,979	151	15,919	22
Personnel Services	10,898	255	10,029	252	869	3
Review	3,428	64	3,000	64	428	-
Stores Revolving Fund*	3,100	-	2,000	-	1,100	-
	64,907	1,007	47,814	1,009	17,093	(2)
Revenue	(3,090)	-	(4,484)	-	1,394	-
	61,817	1,007	43,330	1,009	18,487	(2)

\* Includes cash disbursements of \$19.4 million and receipts of \$16.3 million. On an accrual basis this amounts to expenditures of \$81.0 million and revenues of \$70.5 million. See page 2-35 in Section III for further details.

The revenue is generated through the provision of Electronic Data Processing services by the Communications and Informatics Branch. This unit provides, to the operating Programs, a data processing service which is fully cost recoverable.

Figure 10: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	35,029	57	32,721	75	29,047	74
Professional and Special Services	6,679	11	5,986	14	3,681	9
Other	9,820	16	6,787	15	6,384	16
Capital	10,259	16	300	1	291	1
Grants	20	-	20	-	20	-
Revenue	(3,090)	(5)	(4,484)	(10)	(3,907)	(10)
Stores Revolving Fund	3,100	5	2,000	5	4,046	10
	61,817	100	43,330	100	39,562	100

### Description and Resource Justification

This activity contains those components which provide corporate direction to all parts of the department in the areas of finance, personnel, and administration as well as advice, coordination and general support in legal matters, public relations and information dissemination, and program evaluation and review.

Included in these services are records, mail, accommodation, publishing, library, electronic data processing and systems design, audit, management improvement, materiel management and contracting.

Transport Canada has approximately \$1 billion of materiel assets (excluding real property assets) in use, based on original purchase price. These include aircraft, ships, telecommunications and electronic systems, vehicles, mobile equipment, general equipment, and furniture. The need to support this equipment through inventories of spare parts and other materiel needs brought about the creation of the Transport Canada Stores Revolving Fund.

In 1981-82 the level of authority for this revolving fund was raised to \$35.7 million and will remain at this level through 1983-84. The actual cost of purchases, excluding overhead, is recovered from users.



The Stores Revolving Fund is under the direction of the Assistant Deputy Minister, Finance and thereby falls within the Administration and Common Services Activity. Figure 20 on page 2-35 provides more details on the Fund through an operational statement for the years 1979-80 to 1983-84.

In 1983-84 the development of the Inventory Management System (IMS) will be completed and, for the first time, the management of inventories will be possible on a departmental basis. Based on departmental stocked inventories of some 200,000 line items, with an estimated value of \$60-70 million, the IMS will permit cost avoidance/savings of some \$6.6 million on the critical, lifetime and insurance spares portion of the inventory and of some \$2.1 million per year on the active part of the inventory. During the year, \$250,000 for development costs, and \$750,000 for ongoing operating costs, will be required.

All functions within this Activity are controlled from Headquarters in Ottawa, but regional offices are maintained for public affairs and stores operation.

Just over half of the expenditures in this Activity are for personnel costs. Capital expenditures are required to upgrade the central electronic data processing facilities.



## D. Transportation Training

### Objectives

To coordinate training and development for the Department as a whole; to meet the operational training and development needs of the national transportation system; to direct the development of language training; to promote the development of training and education programs within the Department, other government departments, provincial governments, academic institutions and industry which relate to aspects of transportation.

Specific goals within these objectives are:

- to train a sufficient number of ab initio air traffic controllers in order to license 80 annually at a cost of approximately \$3,969,000;
- to provide telecommunications and electronics training associated with the acquisition of new equipment, new developments in technology and the demand for courses in both official languages;
- to increase the number of Flight Services Specialists to be trained by a minimum of 40 per year.

## Resource Summary

Approximately 26% of gross expenditures and 25% of total person-years within the Departmental Administration Program are accounted for by the Transportation Training Activity.

**Figure 11: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Director-General - Training	165	3	163	3	2	-
Training Coordination and Control	1,013	20	1,075	20	(62)	-
Training Priorities and Systems	399	6	242	6	157	-
Transport Canada Training Institute - Cornwall, Ont.	21,869	301	20,211	305	1,658	(4)
Canadian Coast Guard College - Sydney, N.S.	11,771	101	11,178	98	593	3
	35,217	431	32,869	432	2,348	(1)
Revenue	(2,738)	-	(2,738)	-	-	-
	32,479	431	30,131	432	2,348	(1)

**Figure 12: Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	16,675	51	15,848	53	12,746	55
Professional and Special Services	5,341	16	4,847	16	4,253	19
Other	5,497	17	5,174	17	4,539	20
Capital	7,704	24	7,000	23	4,208	18
Revenue	(2,738)	(8)	(2,738)	(9)	(2,698)	(12)
	32,479	100	30,131	100	23,048	100

Revenues in this Activity are generated through the recovery of cost for management development courses provided by the Management Training Centre, accommodation and meal costs for course participants at the Transport Canada Training Institute, and rental income on Public Service accommodation at the Coast Guard College. The Transport Canada Training Institute provides training to other federal government departments on a partial recovery of accommodation costs.

### **Description and Resource Justification**

The Transport Canada Training Institute (TCTI) at Cornwall, Ontario provides a range of basic and advanced technological training courses of varying lengths for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service information specialists. It also offers transportation management course for intermediate and senior management personnel. As well, it provides courses in Training Technology and in Transportation Management for personnel at the senior and intermediate levels. The use of the Cornwall facility as a course site and conference centre by departmental and other government organizations is becoming a major Institute activity. TCTI provides approximately 138,000 days of training annually.

At the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, both men and women are trained to become Officers. Training is provided to each Officer Cadet in French or in English in one of the two disciplines of Navigation or Marine Engineering. Students graduate after three years, which includes sea duty, to serve in the Fleet as either Deck Officers or Engineer Officers. The College provides approximately 22,000 days of training annually.

The major portion of the resources in this activity is for salaries and wages (Figure 12, above). Capital expenditures are for the purchase of equipment for training and the construction of facilities at the Canadian Coast Guard College.

In 1982-83 the Training Directorate offered 507 courses to approximately 6,200 persons. This resulted in a total of over 145,000 training days, of which more than 80% is technical. Although this indicates a 15% increase over the previous year, due to the introduction of a new program for Air Traffic Controllers, the clientele should stabilize between 6,200 and 6,600 persons per year over the next five years.

The Transport Marine Administration faces a shortage of appropriately trained fleet officers for the Coast Guard ships. To meet this demand, the intake of Cadets at the Coast Guard College was increased from 84 to 112 in September 1981. In 1983-84 staff at the college will establish, maintain and deliver training courses for approximately 120 students, in order to meet the annual demand of fifty-five qualified marine officers. The objective is to meet 50% of the Fleet's needs for qualified officers.

The new air traffic controller training programs at TCTI have been lengthened, by 150%, and will concentrate more on simulation and evaluation activities. This longer course, together with the planned rise in the number of students, will bring about an increase in the total number of training days from 20,400 annually to approximately 45,000. The maximum annual student intake at TCTI is 200 which, after allowing for failures and on-the-job training, will result in an output of 100 qualified controllers (80 qualified controllers for the Canadian Air Traffic system and 20 qualified controllers for the Saudi Arabian Government). The training system must run at capacity until April 1985, at which time there will be a small contraction of the domestic training requirements.

In the area of telecommunications and electronics training, provided at TCTI, the ability to respond to client demands for technical training has dropped from 100% in 1979-80 to approximately 65% in 1982-83. Based on a strict needs identification process, it is anticipated that there will be a requirement in 1983-84 for 725 course-weeks. A 54% increase in Flight Services Specialists (FSS) operational strength over the next four years will involve the training of a minimum of 40 ab initio students per year who must successfully complete FSS training.

The objective for departmental supervisory and management training is 700 supervisors and 350 middle managers annually.

For 1983-84, \$1.2 million for Flight Service Specialist simulator expansion is needed by the Transport Canada Training Institute at Cornwall, Ontario; projects for a machine shop and boat house for the Coast Guard College, in the period 1983-85, have a combined total estimated cost of \$5.8 million.

### Section III Supplementary Information

#### A. Analysis by Object

Departmental Administration Program expenditures, by object, are presented in Figure 13. This does not include the \$3.1 million expenditures in the Stores Revolving Fund.

Figure 13: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Personnel			
Salaries and wages	57,484	53,954	44,823
Contributions to employee benefit plans	7,473	6,782	6,789
Goods and Services			
Transportation and communications	6,670	5,688	4,489
Information	1,389	1,225	797
Research and development contracts	18,865	17,448	12,970
Training contracts	5,235	4,753	4,214
Other professional and special services	8,921	7,341	4,742
Rentals	3,326	1,445	1,369
Purchased repair and upkeep	1,321	1,216	1,016
Utilities, materials and supplies	5,136	4,748	4,674
All other expenditures	52	43	21
Total operating costs	115,872	104,643	85,904
Capital			
Construction and acquisition of land building and works	4,970	6,100	2,978
Construction and acquisition of machinery and equipment	13,033	1,200	1,646
Total capital	18,003	7,300	4,624

Grants, contributions and other transfer payments	20	1,167	1,021
Total expenditures	133,895	113,110	91,549
Revenue	(5,828)	(7,222)	(6,605)
	128,067	105,888	84,944

### 1. Operating Expenditures

For the fiscal year 1983-84 it is estimated that gross operating expenditures will be \$115.9 million, \$10.1 million or 10% over the 1982-83 forecast. This represents 88% of the total Estimates for the Departmental Administration Program.

**Figure 14: Operating Costs in Current Dollars for the Years 1981-82 to 1983-84 (\$ 000)**

	Current			
	Personnel Costs	Other Costs	Total Operating	% Change
1981-82 Actual	51,612	34,292	85,904	
1982-83 Forecast	60,736	43,907	104,643	22
1983-84 Estimates	64,957	50,915	115,872	11

### 2. Personnel Expenditures

Figure 15 provides a breakdown of the number of person-years by activity, and Figure 16 shows the person-years and annual salary by category for the whole Program.



**Figure 15: Person-Year Requirements by Activity**

	<b>Estimates 1983-84</b>	<b>Forecast 1982-83</b>	<b>Actual 1981-82</b>
Direction and Coordination	167	177	153
Planning, Research and Development	132	137	121
Administration and Common Services	1,007	1,009	949
Transportation Training	431	432	406
	1,737	1,755	1,629



**Figure 16: Average Annual Salary by Category**

	1983-84		1982-83		1981-82	
	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary	P-Y	Average*
Management	58	59,841	28	57,503	29	49,267
Scientific and Professional						
Economic, Sociology and Statistics	40	45,817	43	47,436	46	40,641
Education	30	41,377	31	39,203	28	33,305
Engineering & Land Survey	39	49,237	22	45,855	28	40,039
Library Science	10	32,360	10	32,217	10	27,991
Others	-	-	2	38,070	3	31,738
Administrative and Foreign Service						
Administrative Services	277	35,430	240	34,466	237	27,084
Computer Systems Admin.	76	35,789	79	34,750	80	26,447
Financial Administration	55	39,423	80	35,124	80	29,059
Information Services	47	39,428	42	37,208	40	29,655
Organization and Methods	31	39,308	32	39,616	33	32,073
Personnel Administration	99	37,432	103	35,701	121	28,903
Program Administration	36	44,296	36	39,320	39	30,898
Purchasing and Supply	30	36,560	34	34,676	29	27,637
Others	4	19,607	1	22,628	-	18,235
Technical						
Air Traffic Control	55	47,541	45	46,264	33	36,169
Drafting Illustration	18	27,338	19	28,207	19	23,967
Electronics	77	37,074	74	33,952	71	28,462
General Technical	13	33,207	12	31,960	11	24,888
Radio Operations	23	30,422	18	30,035	14	23,841
Ships Officers	33	39,338	34	40,939	32	31,104
Social Science Support	18	26,663	16	27,157	17	21,179
Engineering and Scientific Support	6	24,009	6	23,350	5	18,116
Technical Inspection	10	39,919				
Others	3	25,550	5	26,817	4	19,734

\* as at March 31, 1981

**Figure 16 Cont'd: Average Annual Salary by Category**

	1983-84		1982-83		1981-82	
	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary*
Administrative Support						
Clerical and Regulatory	371	20,040	401	18,383	384	15,662
Data Processing	52	23,242	55	22,278	38	17,087
Office Equipment	8	17,526	4	17,089	7	14,618
Secretarial, Stenographic and Typing	147	19,901	160	19,013	176	14,706
Operational						
General Labour Trades	26	23,426	28	21,822	27	16,942
General Services	31	19,008	29	16,418	29	12,683
Ships Crews	2	27,666	2	26,222	2	19,538
Exempt Staff	7		7		7	
Caribbean Staff	5					

\* as at March 31, 1981

### 3. Capital Expenditures

As shown in Figure 17, there are only two areas where capital expenditures are required in the Departmental Administration Program.

**Figure 17: Major Capital Projects (\$000)**

Projects by Activities	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31/83	Estimates 1983-84	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
Administration and Common Services					
EDP Facilities		10,559	300	10,259	-
Transportation Training					
Transport Training Institute					
Electronic Equipment for Marine Training	6,860	6,860	2,222	50	4,588
Flight Services Specialists Simulator	1,200	1,200	-	1,200	-
Canadian Coast Guard College					
Construction of Facilities	19,463	19,463	19,315	148	-
Physical Training Facilities	4,700	6,100	4,388	1,712	-
Boat House and Machine Shop Construction	5,760	5,760	580	3,000	2,180

### 4. Grants and Contributions

Only the Administration and Common Services Activity provides a grant in 1983-84. Prior years expenditures on Grants and Contributions were made through the Planning, Research and Development Activity.

**Figure 18: Grants and Contributions (\$000)**

Project	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
National Transportation Week Committee	20	20	20
Prior Years		1,147	1,001
	20	1,167	1,021

## B. Cost Analysis

### Net Program Cost

The Departmental Administration Program's 1983-84 Estimates include only those expenditures to be charged to the department's voted and statutory payments. Also to be taken into consideration in establishing the actual costs to operate the Program are other cost items and revenues generated.

**Figure 19: Net Cost of Program by Activity for 1983-84 (\$000)**

	1983-84 Operating Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Total Net Costs	Total Net 1982-83
Direction and Coordination	11,160	-	11,160	-	<b>11,160</b>	9,512
Planning, Research and Development	25,711	-	25,711	-	<b>25,711</b>	24,915
Administration and Common Services	61,807	7,823	69,630	3,090	<b>66,540</b>	47,058
Transportation Training	35,217	-	35,217	2,738	<b>32,479</b>	30,131
	133,895	7,823	141,718	5,828	<b>135,890</b>	111,616

The adjustments made to the estimated operating expenditures to arrive at a total net cost include: accommodation provided without charge by Public Works and other services provided without charge by other departments; and inclusion of all revenues generated by the Program.

**C. Additional Information**

**1. Stores Revolving Fund**

**Figure 20: Operating Statement for Stores Revolving Fund (\$000)**

Fiscal Year	Opening Balance	Expenditures	Receipts	Closing Balance
1979-80	24,600	13,600	12,800	25,400
1980-81	25,400	15,000	13,000	27,400
1981-82	27,400	15,400	13,500	29,300
1982-83	29,300	17,600	14,900	32,000
1983-84	32,000	19,400	16,300	35,100



---

Marine Transportation Program  
Expenditure Plan

1983-84

---





## **Table of Contents**

### **Extracts from Part II of the Estimates**

3-4

#### **Section I**

##### **Program Overview**

A. Highlights	3-5
B. Financial Summary by Activity	3-6
C. Background	3-7
1. Introduction	3-7
2. Legal Mandate	3-8
3. Program Objective	3-8
4. Program Organization for Delivery	3-9
D. Planning Perspective	3-11
1. Environment	3-11
2. Initiatives	3-12
3. Program Effectiveness	3-13

#### **Section II**

##### **Analysis by Activity**

A. Aids to Navigation	3-14
B. Ship Movement Systems and Services	3-19
C. Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	3-23
D. Marine Search and Rescue	3-28
E. Regulatory	3-31
F. Public Wharves and Harbours	3-35
G. Direction and Administration	3-38
H. Major Ports	3-40
I. Bridges	3-45
J. Canals	3-47
K. Pilotage Services	3-50

#### **Section III**

##### **Supplementary Information**

A. Analysis by Object	3-52
1. Expenditures by Object	3-52
2. Personnel Expenditures	3-53
3. Capital Expenditures	3-55
4. Grants and Contributions	3-61
B. Cost Analysis	3-62
C. Revenue Analysis	3-63
D. Loans	3-64
E. Canadian Coast Guard Fleet	3-66
F. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations	3-69
1. Canadian Coast Guard Bases and Sub-Bases	3-69
2. Long Range Navigation System (Loran C) Coverage	3-70
3. Vessel Traffic Management Stations	3-71
4. Canada Ports Corporation Ports and Elevators	3-71
5. Profile View of the St. Lawrence Seaway System	3-72

3-3

## Extracts from Part II of the Estimates

### Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend \$645,801,000 to operate the Marine Transportation Program during the 1983-84 fiscal year. This amount includes \$4,909,000 of non-budgetary expenditure, representing advances to the Canada Ports Corporation for capital purposes and \$26,653,000 for Employee Benefit Plans, authorized by existing statutory authority.

### Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1983-84 \$	1982-83 \$	Change \$
<b>Budgetary</b>			
<b>Vote 10</b> -Marine Transportation-Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions, the payment of excepted expenses incurred in respect of Canadian distressed seamen as defined in Section 306 of the Canada Shipping Act, authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments and authority to spend revenue received during the year.....	405,169,000	336,062,571	69,106,429
<b>Vote 15</b> -Marine Transportation-Capital expenditures including payments to provinces or municipalities as contributions towards construction done by those bodies.....	174,615,000	113,889,000	60,726,000
<b>Vote 20</b> -Payment to the Atlantic Pilotage Authority upon application by the Minister to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the calendar year 1983.....	430,000	.....	430,000
<b>Vote 25</b> -Payment to the Canarcctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1983.....	3,052,000	4,532,000	(1,480,000)
<b>Vote 30</b> -Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company (exclusive of interest on advances authorized by Parliament, depreciation on capital structure and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.....	3,396,000	4,205,000	(809,000)
<b>Vote 35</b> -Payment to the Canada Ports Corporation for:			
(a) improvements to the grain elevator at the Port of Halifax, Nova Scotia;			
(b) the partial construction of a container terminal at the Port of Halifax, Nova Scotia;			
(c) expenditures made either by the Corporation, or on behalf of or in co-operation with others, for the construction of wharves or retaining walls along the St. Lawrence River in the Port of Québec;			
(d) construction of infrastructure for grain handling facilities at the Port of Prince Rupert, British Columbia; and			
(e) construction of infrastructure for coal handling facilities at the Port of Prince Rupert, British Columbia.....	27,577,000	58,043,000	(30,466,000)
<b>Statutory</b> -Contributions to Employee Benefit Plans.....	26,653,000	24,247,000	2,406,000
Appropriation not required for 1983-84			
Payment to the Hamilton Harbour Commission to assist in the cost of redevelopment of Piers 12 and 13 in the Hamilton Harbour.....	640,892,000	956,000 541,934,571	(956,000) 98,957,429
<b>Non-Budgetary</b>			
<b>Vote L40</b> -Loans to Canada Ports Corporation subject to the provisions of Section 25 of the Canada Ports Corporation Act, to meet capital expenditures applicable to the calendar year 1983.....	4,909,000	15,000,000	(10,091,000)
<b>Total Program</b> .....	645,801,000	556,934,571	88,866,429

### 3-4 (Marine Transportation Program)

---

## Section I Program Overview

---

### A. Highlights

For 1983-84, the Marine Transportation Program has set the following goals:

- Complete the long range radio navigation system (Loran "C") for Canada's east coast to 55°/60° North Latitude; (See page 3-18)
- Extend the Very High Frequency (VHF) radio communication service to cover the Newfoundland coastal waters; (See page 3-22)
- Extend the vessel traffic management system (VTM) coverage on the British Columbia Coast; (See page 3-21)
- Enhance the Coast Guard responsibilities for the delivery of Arctic support services and traffic management; (See page 3-25)
- Complete the five-year Marine Emergency Training Facilities (MED) Plan in Canada; (See page 3-31)
- Commence construction of five replacement vessels; (See page 3-13)
- Implement the intent of the Canada Ports Corporation Act by key structural and organizational changes; (See page 3-12)
- Achieve a net income of \$52 million from operating the fifteen ports and elevators of the Canada Ports Corporation; (See page 3-43)
- Construction of the grain and coal terminals by the Canada Ports Corporation on Ridley Island; (See page 3-43)
- Commence reconstruction of the Coast Guard Prescott Base and the Prince Rupert Helicopter Hangar; (See page 3-38)
- Increase St. Lawrence Seaway capacity in the Welland Canal over the next five years by 6 percent; (see page 3-48)
- Increase tolls as needed on the St. Lawrence Seaway; (see page 3-49)
- Examine available options of financing the operations of the Jacques Cartier and Champlain Bridges. (See page 3-45)

## B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change	For Details See Page
<b>Budgetary</b>				
Departmental Program				
Aids to Navigation	238,893	179,729	59,164	3-14
Ship Movement Systems and Services	81,769	73,531	8,238	3-19
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	101,173	96,923	4,250	3-23
Marine Search and Rescue	60,469	60,401	68	3-28
Regulatory	31,965	28,995	2,970	3-31
Public Wharves and Harbours	50,931	41,203	9,728	3-35
Direction and Administration	44,289	34,406	9,883	3-38
	<b>609,489</b>	<b>515,188</b>	<b>94,301</b>	
<b>Crown Corporations</b>				
Major Ports	27,577	56,114	(28,537)	3-40
Bridges	3,396	4,205	(809)	3-45
Canals	-	-	-	3-47
Pilotage Services	430	721	(291)	3-50
	<b>31,403</b>	<b>61,040</b>	<b>(29,637)</b>	
	<b>640,892</b>	<b>576,228</b>	<b>64,664</b>	
<b>Non-Budgetary</b>				
Major Ports	4,909	12,109	(7,200)	3-40
	<b>645,801</b>	<b>588,337</b>	<b>57,464</b>	
Authorized person-years	6,688	6,561	127	3-53

The estimated 1983-84 expenditures that are financed through appropriations total \$645.8 million, compared with a total forecast of \$588.3 million in 1982-83. Major items responsible for the increase of \$57.5 million (9.7%) are:

- the operating and capital expenditures for construction and repair of harbours, piers and other works which were transferred in 1982-83 from Public Works to Transport and a number of additional major projects. \$20.2 million
- higher capital expenditures, prompted primarily by the commencement of the building of five replacement vessels as well as a spurt in the construction of base buildings. \$40.9 million
- operation of new facilities for marine traffic control; implementation of new standards for manning Coast Guard vessels; and additional workload. \$ 7.6 million
- the provision of six percent for increases in salaries, wages, employee benefits, and other goods and services. \$29.3 million
- reduction in operating expenditures due to the decommissioning of the CCG icebreaker d'Iberville. \$(3.7) million
- reduction in payments to the Canada Ports Corporation, the Pilotage Authorities, and the Jacques Cartier and Champlain Bridges. \$(36.8) million

## C. Background

### 1. Introduction

The Canadian Marine Transportation Administration (CMTA) consists of the office of the Marine Administrator (AMTA), the Canadian Coast Guard (CCG), the Canada Ports Corporation (CPC), the Harbours and Ports Management, the nine Harbour Commissions (Port Alberni, Nanaimo, North Fraser, Fraser River, Lakehead, Windsor, Hamilton, Oshawa, and Toronto), the St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Incorporated, Seaway International Bridge Corporation, the four regional Pilotage Authorities (Atlantic, Great Lakes, Laurentian, and Pacific), the office of the Deputy Administrator of Policy and Planning, and Canarctic Shipping Company, Limited.

The basis for the Marine Administration is the concept of a single body to coordinate the administration and management of federal marine way and terminal activities. Fourteen federal statutes dealing with the federal government's responsibilities govern these activities. The Marine Administrator directs the formulation and implementation of marine policies and programs. In addition, he is responsible for the management of all operational, developmental and regulatory activities of the



Department in support of marine transportation and the development of ports and marine commerce in Canada. The individual operating components of the CMTA exercise a high degree of autonomy in the performance of their activities, but are subject to central management control exercised through the Administrator in the areas of:

- policy setting;
- major resource allocation and investment decisions;
- operational decisions affecting more than one component;
- the planning, programming, budgeting and finance processes;
- senior management information systems; and
- operational review and performance measurement.

## **2. Legal Mandate**

The principal acts dealing with the federal government's responsibilities for federal marine way and terminal activities are: National Transportation Act, Canada Shipping Act, Navigable Waters Protection Act, Arctic Waters Pollution Prevention Act, Canada Ports Corporation Act, St. Lawrence Seaway Authority Act, Pilotage Act, Harbour Commissions Act, Toronto Harbour Commissioners Act, Hamilton Harbour Commissioners Act, Government Harbours and Piers Act, Water Carriage of Goods Act, and Government Vessels Discipline Act.

## **3. Program Objective**

The basic policy objective of the National Transportation Act (1967) directs the provision of a national transportation system that is economic, adequate and efficient. The natural advantages of technology and the competitive forces of the market determine the rates, conditions of service and other aspects of the relationship between the suppliers and users of transportation services.

The Department of Transport establishes its role and objectives within this broad policy framework. The policies apply to each of its three modal Administrations - Air, Surface and Marine.

The Marine Administration, in turn, has established sub-objectives, strategies and programs to guide and integrate its respective components. The Marine Administration's role within Transport Canada is:

- to attend to the development and operation of a safe and efficient national marine transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

This role has been expanded to include a series of objectives, as follows:

### **3-8 (Marine Transportation Program)**



- to foster an environment which supports the efficient development, provision and operation of all elements of the national marine transportation system;
- to support the achievement of the objectives of the federal government that relate to national, regional and urban social and economic development, to industrial, environmental, energy and other policies;
- to efficiently develop, provide, operate, or ensure the efficient operation of, the specific marine facilities and services that are essential to the national transportation system and that are within the federal government's jurisdiction;
- to ensure that an adequate level of safety is provided for the national marine transportation system;
- to obtain maximum productivity from the resources allocated to the Marine Transportation Program;
- to recover the costs of departmental facilities and services that are provided in support of marine transportation requirements;
- to ensure that users of the national marine transportation system are treated equitably;
- to ensure that Canadians have reasonable accessibility to the national marine transportation system;
- to ensure that the federal government's policies, regulations, directives and guidelines for personnel administration, financial administration, official languages, equal opportunities, human rights and other areas of significance are adhered to throughout the Marine Transportation Administration.

#### 4. Program Organization for Delivery

**Activity Structure:** The Marine Transportation Program is divided into eleven activities, of which four refer to operations of Crown Corporations. Figure 2 illustrates the activity structure in the left hand column.

**Organization Structure:** The organization structure differs from the Program's activity structure. Figure 2 illustrates their relationship and shows the dollar resources that the various component heads control. The resources shown include those subject to appropriation requirements and resources relating to Crown Corporations which are not subject to an annual appropriation.

Figure 2: Distribution of Resources by Activity and Organization

<div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 0 auto; width: 100px;">ADMINISTRATOR CANADIAN MARINE TRANSPORTATION ADMINISTRATION</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">DIRECTOR PORTS &amp; HARBOURS</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">COMMISSIONER CANADIAN COAST GUARD</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">DEPUTY ADMINISTRATOR POLICY &amp; PLANNING</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">EXECUTIVE VICE-PRES. CANADIAN SHIPPING COMPANY LIMITED</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">HARBOUR COMMISSIONERS</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">CHAIRMAN CANADA PORTS CORPORATION</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">(i) CHAIRMAN ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">(ii) CHAIRMAN LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">(iii) CHAIRMAN GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">(iv) CHAIRMAN PACIFIC PILOTAGE AUTHORITY</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">(v) PRESIDENT ST-LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">(vi) CHAIRMAN JACQUES CARTIER &amp; CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 100px; text-align: center;">(vii) SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION</div> </div> </div>									
ACTIVITY RESOURCES PROVIDED THROUGH APPROPRIATIONS (\$000)									
AIDS TO NAVIGATION		238,893							238,893
SHIP MOVEMENT SYSTEMS & SERVICES		81,769							81,769
ICEBREAKING, ARCTIC & OTHER SHIP SUPPORT		94,169	3,952	3,052					101,173
MARINE SEARCH & RESCUE		60,469							60,469
REGULATORY		31,965							31,965
PUBLIC WHARVES & HARBOURS	44,257				6,674				50,931
DIRECTION & ADMINISTRATION		40,301	3,988						44,289
MAJOR PORTS						32,486			32,486
BRIDGES								3,396	3,396
CANALS								-	
PILOTAGE SERVICES							430		430
TOTAL APPROPRIATION	44,257	547,566	7,940	3,052	6,674	32,486	430	3,396	645,801
CROWN CORPORATION BUDGETS									
INCOME				9,558		241,326	59,336	86,775	
EXPENSES				12,610		189,252	58,963	91,829	
PROFIT (LOSS)				(3,052)		52,074	373	(5,054)	
CAPITAL SPENDING				-		106,551	269	8,935	

- (i) Agency Crown Corporation - any Crown Corporation that is an agent of Her Majesty in right of Canada and is responsible for the management of trading or service operations on a quasi-commercial basis.
- (ii) Proprietary Crown Corporation - a Crown Corporation which, among other things, is responsible for the management of commercial and industrial operations involving the supplying of services to the public, and is ordinarily required to conduct its operations without appropriations.
- (iii) Subsidiary Corporation of the St. Lawrence Seaway Authority.

### 3-10 (Marine Transportation Program)

## D. Planning Perspective

### 1. Environment

Canada is going through its most severe period of economic difficulties since the 1930's. For 1982, the Department of Finance expects real GNP to fall by 4.4% and the unemployment rate to average 10.9%. With the exception of the labour market, which remains an area of major concern, the worst might be behind us: inflation is abating, interest rates are declining and Canada's trade position is fairly strong. As a result the economy is expected to recover gradually in 1983.

All available forecasts indicate modest recovery with real GNP growth averaging 2.7% over the 1983-85 period. Economic growth among Canada's trading partners is anticipated to be modest, leaving fairly weak markets for Canadian exports. The slack in exports coupled with only moderate growth in domestic demand should translate into slow growth in marine shipping in Canada. Growth is expected to be concentrated in the resource-based sectors and supporting industries. This should lend continued strength to the resource-rich western provinces and open new opportunities in the Atlantic provinces, arising from oil and gas exploration.

Apart from the increased activity associated with east coast offshore development and sustained growth in shipments through the western ports, marine traffic in the rest of Canada is expected to be stagnant, or to show very modest growth. As a result, existing facilities and services should, with few exceptions, be adequate to accommodate forecast traffic. While this condition permits operational outlays to remain generally unchanged in real terms, it does not dampen capital spending requirements, because of the need to continue construction of important new port facilities, as well as to upgrade or replace obsolete and worn-out assets.

In general, the volume of traffic is expected to gradually increase between 1983 and 1985 to some 380 million tonnes. Growth will, however, vary between regions. Led by demand from Pacific rim countries for grain and potash, traffic growth in the western ports will be strong, requiring additional or improved port facilities.

Traffic in the Seaway should gradually increase along with improvement in overall economic performance. Owing to the severity of the current recession, which saw 20% of the Canadian laker fleet laid up at the start of the 1982 shipping season, the previously feared Seaway capacity crunch is not likely to arise in this decade, particularly in view of operational changes and minor capacity improvements that the Authority is planning to carry out.

Several projects are underway for the development and shipment of oil and gas in the Canadian arctic and on the east coast. In the arctic region, areas currently under intensive exploration are the Beaufort Sea and the Arctic Islands. On the east coast, offshore exploration is taking place in several areas: Newfoundland (Hibernia), Nova Scotia (Sable Islands), P.E.I. (Gulf of St. Lawrence) and the Labrador Shelf. Even though it is difficult to predict when wells will go into production, exploration is already affecting the demand for marine services, such as communication, pollution prevention measures, port facilities, and search and rescue. However, no capacity constraints are foreseen to accommodate the offshore service vessels.

Commercial fishing is an important segment of marine activities in Canada. In 1980, more than 43,000 fishing vessels were registered in Canada, of which more than 70% operated in the Atlantic provinces. During the 1976-80 period, more than a quarter of the reported marine incidents involved fishing vessels. Following the extension of the fishing zone to 200 miles in 1978, the Coast Guard adjusted to the greater demands for its services. The national profile of the fishing fleet also changed, with a number of foreign fishing vessels being gradually replaced by domestic ones. Rationalization of the fishing activity and use of more efficient vessels should slow the growth in fishing-related marine traffic.

Pleasure boating and sport fishing constitute two other segments of marine traffic that affect the demand for marine services, mainly communications, search and rescue and regulatory. This type of marine traffic was responsible for some three-fifths of all marine incidents during the 1976-80 period. In view of relatively modest increases in personal disposable income, the upward trend in pleasure boating, observed over the past few years, may still continue, but at a much slower pace.

## **2. Initiatives**

### **Implementation of the Canada Ports Corporation Legislation**

The new Canada Ports Corporation Act will allow increased regional representation in the administration of the Canada Ports Corporation Ports. The power to create local Port Corporations with a high degree of autonomy to operate and manage the ports, will permit responsiveness to local economic and social objectives. While Local Port Corporations will have delegated powers for the operation and management of their facilities, the Canada Ports Corporation will set national policies and guidelines and be accountable for their adherence, to ensure equitable treatment of users.

The legislation permits a gradual transition from the present organization to the new corporation structure and from there individual ports may apply for full corporate maturity and autonomy within the Crown Corporation structure. It is expected that Local Port Corporations will first be formed sometime in 1983/84.

## **Fleet Capital Investment Plan (FCIP)**

The Fleet Capital Investment Plan is a multi-year proposal for a systematic approach to allow the appropriate fleet capability size and composition to be maintained relative to Fleet requirements.

As part of the Fleet Capital Investment Plan, it is planned for 1983-84 to commence construction of five vessels at a total estimated cost of \$242.3 million. These vessels consist of two Major Navaid Tenders/Light Icebreaker (Class 1100) with a 1983-84 expenditure of \$23.9 million, two Medium Navaid Tenders/Light Icebreakers (Class 1050) with a 1983-84 expenditure of \$44.6 million and a Special River Navaid Tender (Class 700) with a 1983-84 expenditure of \$1.7 million.

### **3. Program Effectiveness**

The different operational situations faced by Marine Components preclude the development of a single comprehensive indicator. Measures of achievement are available for most activities and are presented in the activity analysis section.



## Section II

### Analysis by Activity

#### A. Aids to Navigation

##### Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of aids to navigation, such as: conventional aids, radio aids, ship channels and canals to facilitate the safe and efficient movement of marine transportation in Canadian waters.

Specific goals and initiatives for 1983-84 include:

- improving the level of service and completing the Labrador Sea chain of the Long-Range Navigation System (Loran 'C'). Total cost of this program is \$17 million of which \$3.9 million will be spent in 1983-84 (see page 3-18).

##### Resource Summary

The Aids to Navigation activity accounts for approximately 39% of the total 1983-84 Marine Transportation Program expenditures and 39% of the total person-years.

Figure 3: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Aids and Waterways	85,194	1,262	68,689	1,244	16,505	18
Fleet Operations	141,749	1,162	98,299	1,121	43,450	41
Telecommunications and Electronics	13,451	158	14,130	143	(679)	15
Gross program cost	240,394	2,582	181,118	2,508	59,276	74
Revenue (Vote netting)	(1,501)	--	(1,389)	--	(112)	--
Net expenditures	238,893	2,582	179,729	2,508	59,164	74

The increase of approximately \$59 million is attributable to additional capital required for the Fleet Replacement Program, person-year cost and inflation.

Revenue is generated through the recovery of costs for services provided to other government agencies. Helicopter services provided to the Department of Fisheries and Oceans account for \$1.2 million.

**Figure 4 : Activity Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Personnel	86,559	36	77,750	43	70,017	52
Operating	59,645	25	47,919	26	42,379	32
Capital	94,134	39	55,184	31	21,741	16
Grants and Contributions	56	-	265	-	108	-
Gross program cost	240,394	100	181,118	100	134,245	100
Revenue (Vote netting)	(1,501)	-	(1,389)	-	(1,046)	-
Net expenditures	238,893	100	179,729	100	133,199	100

## Description

The Aids to Navigation activity is responsible for a marine navigation system in Canada that meets international standards, for the identification of the need for fixed and floating aids in Canadian waters, and for a radio location system for ships at sea, ensuring that international standards and regulations are met. These responsibilities are carried out through three functions:

**Aids and Waterways:** is responsible for identifying all marine aids needed and for the development, placement, operation and maintenance of buoys, land-based navigational aids, such as lighthouses and navigation range lights; and for assembly and dispatch of notices to shipping, "Notships", using the information centres and radio stations under the Ship Movement System and Services activity, to advise the users of the navigational system of any displacements or malfunctions of aids. Aids and Waterways performs all research and development associated with marine aids and channel development. It ensures that ship channels are in accordance with publicized depth and width through water depth measurement and dredging, where necessary. The Department of Public Works, as per contractual arrangements, is responsible for the construction of Coast Guard facilities.

**Telecommunications and Electronics:** is responsible for the design, maintenance and day-to-day operation of radio aids to navigation, such as the operation of the Long-Range Navigation System (Loran 'C').

**Fleet Operations:** is responsible for the provision, operation and maintenance of Coast Guard vessels and aircraft in support of the Aids to Navigation activity.

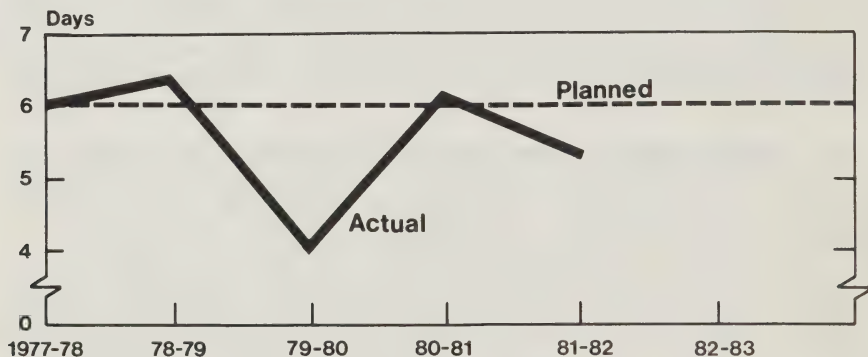


## Performance Information/Resource Justification

**Marine Aids to Navigation:** To maintain the navigational system, consisting of 8,665 floating aids (buoys) and 7,572 land based aids, which includes 223 major lighthouses, the Coast Guard has established eleven main bases and five sub-bases located from coast to coast (see Figure 55 on Page 3-69 in Section III). The Coast Guard places, checks and maintains these aids in accordance with regulations and standards. The locations of aids are shown on "navigation charts", and the positions and characteristics of lighted aids are in the "List of Lights", both of which are used by ships in navigating Canadian waters.

A performance indicator for the conventional aids program is the average response time. This time represents the average duration that a conventional aid is not available for use in navigation. Figure 5 shows the planned and actual response time since 1978-79. Figure 6 shows workload data and resource requirements of this activity.

**Figure 5: Actual and Planned Average Days for Which a Conventional Aid is not Available**



**Figure 6: Performance and Resource Data - Aids to Navigation**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
No. of Aids on Station	16,300	16,300	16,237
No. of Aids' Checks Completed	41,300	41,300	41,322
Ship Hours Required	178,500	178,500	178,310
Aircraft Hours Required	85,600	85,600	86,582
Total Operating Cost (\$000) (excluding Fleet costs)	58,862	47,162	41,923

Included in this activity are the funds necessary to operate and maintain the Canso Canal. The cost for this in 1983-84 is estimated to be \$825,000. On average, the Canal is kept open between 280 and 295 days per year, providing transit for some 2,600 vessels.

**Sounding and Dredging:** This program is carried out at a total estimated cost of \$5.5 million. Workload and resources required are shown in Figure 7. The annual dredging program is shown in Figure 8.

**Figure 7: Performance and Resource Data - Sounding and Dredging**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Km <sup>2</sup> sounded	112	112	92
Metre <sup>3</sup> dredged	384,000	364,000	178,900
Ship hours for sounding	26,000	23,040	29,090
Total Operating Cost (\$000) (excluding Fleet costs)	5,532	4,170	3,274

**Figure 8: Areas and Costs for Dredging Operations (\$000)**

Area	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
North Traverse	2,120	2,000	1,436
Cap Santé	165	210	126
Saguenay		406	
Port of Montreal	58	55	
Montreal-Grondines			385
Cap � la Roche	64	90	
Mouillage Batiscan		358	
Lac St. Pierre	477		
Traverse aux Raisins	441		
Publication Costs	9	8	
	3,334	3,127	1,947

**Telecommunications and Electronics:** This organization operates and maintains 200 radio (electronic) aids, such as racons and beacons, and three long range electronic navigational aids' systems at an estimated 1983-84 cost of \$9.2 million.

The Coast Guard will improve the levels of service of the Long-Range Navigation System (Loran 'C') in 1983-84 by establishing a master transmitting Loran 'C' station at Fox Harbour in Labrador. Existing stations at Cape Race, Newfoundland and Angissoq in Greenland will be regrouped to form the Labrador Sea Chain. This chain will link the East Coast Loran 'C' coverage with the existing North Atlantic coverage and extend it to 55°/60° North Latitude (see Figure 56 on page 3-70 in Section III). The Labrador Sea Chain is scheduled to be commissioned in March 1984. The 1983-84 cost of this project is \$3.9 million, and the overall cost is estimated to be \$17 million.

A performance indicator for the Long-Range Navigation System (Loran 'C') is the availability of the system to the user for purposes of navigation. The planned availability is set at 99.7%. This target has consistently been met.

## B. Ship Movement Systems and Services

### Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of vessel traffic management facilities, a network of coastal radio stations, and other communications and information systems to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic in Canadian and adjacent waters.

Specific goals and initiatives for 1983-84 include:

- expanding VHF radiotelephone service on the western coastline at a total cost of \$6.8 million, of which \$2 million will be required in 1983-84 (see Page 3-22);
- relocating the Halifax Vessel Traffic Management centre at an estimated cost of \$3.8 million, of which \$1.9 million will be required in 1983-84, (see Page 3-21);
- replacing equipment in coastal radio stations at a total cost of \$5.8 million with \$.8 million being spent in 1983-84 (see Page 3-22);
- extending the VHF system in Newfoundland at a total cost of \$2.4 million of which \$.7 million will be required in 1983-84 (see Page 3-22);
- expanding the Vessel Traffic Management system on the British Columbia coast at a total cost of \$2.7 million and 24 person-years with approximately \$2 million being required in 1983-84 (see Page 3-21).

### Resource Summary

The Ship Movement Systems and Services activity accounts for approximately 14% of the total Marine Transportation Program expenditures and 16% of the person-years.

**Figure 9: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Vessel Traffic Management	41,723	498	37,503	487	4,220	11
Telecommunications and Electronics	40,436	521	36,492	521	3,944	-
Gross program cost	82,159	1,019	73,995	1,008	8,164	11
Revenue (Vote netting)	(390)	-	(464)	-	74	-
Net expenditures	81,769	1,019	73,531	1,008	8,238	11

(Ship Movement Systems and Services) 3-19

The major reasons for the increase of approximately \$8.2 million are: an increase in the capital program, the operating cost for the new facilities, a person-years increase in Vessel Traffic Management related to the new VTM centres in Prince Rupert and Second Narrows, Vancouver. All revenue is generated through the recovery of cost for services provided to other government agencies. Recovery is also made for services provided to the private sector for radio messages (\$1.6 million) which is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

**Figure 10: Activity Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Personnel	38,454	47	34,765	47	30,017	51
Operating	28,905	35	26,020	35	21,996	37
Capital	14,800	18	13,210	18	6,705	12
Gross program costs	82,159	100	73,995	100	58,718	100
Revenue (Vote netting)	(390)	-	(464)	-	(349)	-
Net expenditures	81,769	100	73,531	100	58,369	100

### Description

The Ship Movement Systems and Services activity provides marine traffic management systems, safety and public correspondence communication through Coast Guard radio stations and information services such as "notices to shipping" and ice conditions reports. This program is carried out through the following functions:

**Vessel Traffic Management:** is responsible for identifying the requirement for, and programming and operation of, Vessel Traffic Management Systems, traffic control of shipping, to ensure the safe movement of ships in critical areas. This is provided through navigational advice and assistance to ships within the vessel traffic zones.

**Telecommunications and Electronics:** is responsible for the development, design, implementation and operation of a communication system to meet the Safety Of Life At Sea (SOLAS) convention. It includes safety broadcasts and the provision of public correspondence communication, the development, design, maintenance, and repair of equipment used in this function, as well as equipment used for Vessel Traffic Management.



## Performance Information/Resource Justification

**Vessel Traffic Management:** Vessel Traffic Management centres are strategically located as shown in Figure 57 on Page 3-71 in Section III. Each centre is operated on a 24-hour, 7-day basis. This function includes the operation of the Eastern Canada Traffic System (ECAREG) and the Arctic Canada Traffic System (NORDREG). ECAREG operates year round and is a mandatory reporting system under the Canada Shipping Act. NORDREG is a voluntary reporting system and operated only during the arctic navigation season. The primary purpose of these systems is safety and ice information. Their secondary purpose is to ensure that ships entering Canadian waters comply with Canadian regulations. The total staff requirements are 339 employees, responsible for direction and advice to vessels entering controlled areas. There were approximately 400,000 ship movements in 1981-82.

To provide radar coverage to the Bedford Basin in Halifax Harbour, it is necessary to relocate the Halifax vessel traffic management centre from Chebucto Head to Bedford Basin, at an estimated cost of \$3.8 million, of which \$1.9 million will be spent in 1983-84.

As part of a multiple year program to provide extended coverage on the west coast, two major projects will be carried out in 1983-84. A non-radar VTM system will be implemented in the Prince Rupert area to handle increased traffic resulting from port development there. The cost for construction is estimated at \$2.7 million and subsequent operating costs at \$640,000 and 16 person-years per year. As well, a VTM radar sub-system is required, which will be installed at Second Narrows in Vancouver harbour. Incremental annual operating costs for this facility are estimated at \$332,000 and 8 person-years.

Performance is based on a 99.5% availability of Vessel Traffic Management systems. Past performance has indicated that this level has consistently been met. Statistical information is shown in Figure 11.

**Figure 11: Performance and Resource Data - Ship Movement Systems  
Vessel Traffic Management**

	<b>Estimates 1983-84</b>	<b>Forecast 1982-83</b>	<b>Actual 1981-82</b>
Ship movements	<b>420,000</b>	408,118	411,289
VTM hours provided	<b>133,456</b>	133,456	148,614
Messages processed	<b>1,235,775</b>	1,123,432	1,021,302
Notice to ships issued	<b>14,852</b>	13,502	12,275
Clearance issued through ECAREG	<b>29,330</b>	26,663	24,239
Defects identified through ECAREG	<b>286</b>	260	249
<b>Total Operating Cost (\$000)</b>	<b>36,150</b>	35,397	30,824

**Telecommunications and Electronics:** This organization is responsible for operating a system of coastal radio stations on a 24-hour, 7-day basis, coast to coast. Its primary function is safety communication services to shipping and the civilian government fleet, as well as a public radio correspondence service. There are approximately one million public correspondence messages per year. The responsibility for maintenance of equipment used for communication and Vessel Traffic Management rests with this Branch.

In 1979-80, a major project was undertaken to provide VHF radiotelephone service as far as 40 miles offshore, with an effective coverage of 98% along the western Canada coastline. The project, with a total cost of \$6.8 million, is scheduled for completion during 1983-84 at an expenditure of \$2 million.

A project will be initiated in 1983-84 replacing outdated communication control equipment used in the coastal radio stations. This will be carried out over the next four years at an estimated total cost of \$5.8 million. In 1983-84, \$775,000 of that total will be spent.

To improve the level of safety offered to fishing vessels and offshore development, it is necessary to extend the VHF/FM system in Newfoundland. This will be accomplished by extending the coverage for distress calls and weather broadcasts. The total cost will be \$2.4 million, of which \$.7 million will be applied in 1983-84.



C. Icebreaking, Arctic and Other Ship Support

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient utilization of icebreakers, helicopters and other facilities and services to facilitate the safe and expeditious movement of Marine traffic through ice covered waters and to prevent flooding caused by ice jams on the St. Lawrence River and other areas as required, and also to support specific non-Coast Guard activities and the transportation by sea of equipment and supplies to government locations, private companies and individuals located in the Arctic.

Specific goals and initiatives relating to these objectives include:

- constructing an artificial island in Lac St. Pierre for flood prevention control at a total cost of \$1.3 million, of which approximately \$.8 million will be spent in 1983-84; (see Page 3-58)
- purchasing a Side-looking Airborne Radar (SLAR) for the ice reconnaissance program, at a cost of \$2.7 million, of which \$2.1 will be spent in 1983-84 (see Page 3-25);
- carrying out preparatory work for the establishment of an Arctic Region Directorate in the Canadian Coast Guard (see Page 3-25);
- developing from research and development experience in the Arctic appropriate regulations for the protection of the environment and establishing the facilities and services necessary for a year round shipping activity later in this decade (see Page 3-25).

Resource Summary

The Icebreaking, Arctic and Other Ship Support activity accounts for approximately 17% of the total 1983-84 Marine Transportation Program expenditures and 16% of the total person-years.

Figure 12: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Icebreaking (Fleet costs)	100,578	1,071	93,903	1,077	6,675	(6)
Arctic Research and Development	3,952	-	4,528	-	(576)	-
Canarctic Shipping Company	3,052	-	4,532	-	(1,480)	-
Gross program cost	107,582	1,071	102,963	1,077	4,619	(6)
Revenue (Vote netting)	(6,409)	-	(6,040)	-	(369)	-
Net expenditures	101,173	1,071	96,923	1,077	4,250	(6)

The increase of approximately \$4 million results from \$3.4 million required for new miscellaneous capital projects, and costs for inflation. The cost of the annual delivery of equipment and supplies to the Arctic is recovered from the private sector and other government departments. These funds are available for spending in the program (\$6.4 million).

The cable ship, CCGV John Cabot is dedicated to trans-Atlantic cable repair work, under the control of Teleglobe Canada on a full cost recovery basis (\$6.2 million). This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this activity.

**Figure 13: Activity Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Personnel	36,810	34	35,413	34	28,588	26
Operating	52,552	49	52,700	51	39,650	35
Capital	18,220	17	14,850	15	43,738	39
Gross program cost	107,582	100	102,963	100	111,976	100
Revenue (Vote netting)	(6,409)	-	(6,040)	-	(10,699)	-
Net expenditures	101,173	100	96,923	100	101,277	100

### Description

The Icebreaking, Arctic and Other Ship Support activity comprises escorting of ships through ice-covered waters on the east coast and in the Gulf of St. Lawrence during the winter months and in the Arctic during the summer months; opening of specific harbours to facilitate ships' entrance to the surveillance of specific waters to advise the shipping industry of ice conditions; keeping the St. Lawrence River open below Montréal to prevent flooding and; supporting the opening and closing of the Seaway, having icebreakers on standby to control possible ice buildup; coordinating and expediting the annual delivery by sea of equipment and supplies to Arctic locations; and the provision of ships and services in support of other departments and agencies, such as the operation of the CCGV John Cabot, which is used for the laying of cables.

The activity includes sponsorship of mission-oriented research and development projects in the Canadian Arctic. Transport Canada plays a coordinating role in this program that is shared with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada.

Through Canarctic Shipping Company Limited (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the M.V. Arctic, an experimental Arctic Class 2 bulkcarrier, to further the

development of Canadian expertise in cargo-ship/icebreaker technology and to demonstrate the feasibility of an extended Arctic navigation season. Canarctic Shipping Company has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine, using the M.V. Arctic during the summer season. In a joint venture with Federal Commerce and Navigation, the Company has also contracted with Cominco to carry 75% of the output of the Polaris Mine on Little Cornwallis Island. This ship is also being used as a laboratory for studying vessel design and investigating ice conditions in Arctic areas, with the results being made available to Canadian ship-building and shipping companies.

## Performance Information/Resource Justification

**Icebreaking:** The purchase and installation of a replacement side-looking airborne radar (SLAR) is required for effective ice reconnaissance for the icebreaking function. Air charter services for ice reconnaissance work are secured through contract, administered by the Department of Environment. The total SLAR costs are \$2.7 million, of which \$2.1 million will be spent in 1983-84.

Transportation needs in the north continue to grow, thereby increasing demand for Coast Guard services. In 1983-84, an organization structure will be developed preparatory to establishing an Arctic Region. Current planning is based on industry projections of movement from Bridgeport Inlet in 1986, followed by crude oil movements from the Beaufort Sea in 1987.

To respond to the requirement for icebreaking assistance, seven dedicated icebreaking vessels are employed as shown on Figure 14. This fleet is complemented by those aids to navigation vessels that have icebreaking capability. For ice reconnaissance, two aircraft are chartered through the Department of Environment at an annual cost of \$13 million. The area covered by these aircraft is approximately six million square miles. Statistical performance data are shown in Figure 15.

**Figure 14: Icebreaking Fleet by Location and Shaft Horsepower**

Name of Vessel	Home Base	Shaft Horsepower
Louis S. St. Laurent	Dartmouth	24,000
John A. MacDonald	"	15,000
Labrador	"	10,000
Sir John Franklin	St. John's	13,600
Pierre Radisson	Quebec	13,600
Des Groseilliers	"	13,600
Norman McLeod Rogers	"	12,000

**Figure 15: Performance and Resource Data -  
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Ship Escorting			
Ships assisted	2,768	2,768	2,535
Ship miles escorted	14,500	14,500	11,097
Harbour openings	155	155	205
Arctic Supply			
Cargo tonnage delivered	51,860	51,860	51,854
Flood Control			
Icebreaking days in the St. Lawrence River to prevent flooding	145	145	157
Ship And Aircraft Support			
Ship hours required	45,870	45,870	40,701
Aircraft hours required	17,775	17,775	17,497
Ship hours provided to non- Coast Guard agencies*	13,000	13,000	12,196
Aircraft hours provided to non-Coast Guard agencies	2,875	2,875	2,434
Total Operating Cost (\$000)	82,358	79,053	61,886

\*CCGV John Cabot - Cable Ship

**Canarctic Shipping Company Limited:** Under the terms of a shareholder's agreement of December 15, 1975, the federal government is committed to cover the operating deficit of Canarctic Shipping Company Limited. The government may review its involvement in the Company at the end of the five-year period after commencement of the agreement, that is June 1983, and biennially thereafter. The cost of terminating the agreement in 1983 would be approximately \$27 million.

Operating and financial data of the M.V. Arctic and Canarctic Shipping Company are presented in Figure 16.

**Figure 16: Financial and Operational Statistics of Canarctic Shipping Company Limited**

	1979	1980	1981	1982	1983
Arctic Shipping					
Number of voyages					
- M.V. Arctic	5	4	5	5	5
- Charters	2	1	-	-	3
Cargo tonnage transported (000)	170	120	133	134	219
Company results					
Revenues(\$000)	4,912	6,011	4,711	6,697	9,558
Expenditures(\$000)	8,921	9,252	9,384	9,795	12,610
Government Subsidy (\$000)	4,009	3,241	4,673	3,098	3,052



## D. Marine Search and Rescue

### Objective

To develop, maintain and ensure the efficient operation of facilities and services to minimize loss of life and personal injuries in the Marine environment as a result of search and rescue incidents, and also to increase volunteer participation in promoting safe boating through existing public and private sector education programs to minimize the demand on Coast Guard Search and Rescue resources.

Specific goals and initiatives for 1983-84 include:

- bringing into service four type 400, small Search and Rescue cutters at a total cost of \$12.3 million (see Page 3-29);
- increasing the number of members in the Canadian Marine Rescue Auxiliary to reach a total of 1,500 in 1983-84 (See Figure 19, Page 3-30).

### Resource Summary

The Search and Rescue (SAR) activity accounts for approximately 10% of the total 1983-84 Marine Transportation Program expenditures and 11% of the total person-years. These costs are primarily for fleet operations.

Figure 17: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Search and Rescue	60,469	765	60,401	743	68	22

The 22 person-years are part of the 1982-83 approved SAR plan and reflect the requirements for ships' crews for new vessels to be commissioned in 1983-84.

**Figure 18: Activity Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Personnel	26,967	45	24,187	40	20,053	50
Operating	16,453	27	14,068	23	10,573	27
Capital	16,670	27	21,767	36	8,856	22
Grants and contributions	379	1	379	1	342	1
	60,469	100	60,401	100	39,824	100

## Description

This activity comprises the Canadian Coast Guard's responsibility for the provision of marine search and rescue capability in conjunction with the Department of National Defence; the development and delivery of a boating safety program through educational programs to create public awareness of small craft safety. The Coast Guard promotes and encourages public participation in rescue operations through the activities of the Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) organization, which has 1,158 members from coast to coast.

## Performance Information/Resource Justification

To respond to between approximately 5,000 and 6,000 incidents per year, the Canadian Coast Guard participates in manning the rescue co-ordination centres in Halifax, N.S., Trenton, Ont. and Victoria, B.C., and operates the Marine Rescue sub-centres in St. John's, Nfld. and Quebec City. From these centres, which are manned on a 24-hour 7-day basis, 41 dedicated SAR vessels, of different sizes and capability, and three hovercraft are dispatched to the scene of an incident or distress, using the communication systems provided by the Coast Guard Telecommunications and Electronics function. The vessels are operational at all times and are required to be underway to the scene of an incident within 30 minutes of notification for action. In addition to these vessels, students operate 28 inflatable rescue boats during the summer months. In 1983-84 \$10 million will be required to add four type 400, 21-metre cutters to the SAR fleet. These vessels will be located in the Queen Charlotte City, St. John's, Bella Bella, and Meaford areas.

**Canadian Marine Rescue Auxiliary:** Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary units. Figure 19 shows the growth of this organization since 1979 along with its rescue activity. The annual cost of this program is \$1.2 million. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they participate in a search and rescue incident. Authorized training and travel costs for their crews are also included at a cost of approximately \$129,000.



It is intended to increase the number of members in the Auxiliary to 1,500 in 1983-84, to improve the response potential for marine distress incidents.

**Figure 19: Number of Canadian Marine Rescue Auxiliary Members, Vessels and Workload Data**

Year	No of Members	No of Vessels	No. of Incidents Attended
1979	719	316	326
1980	937	418	753
1981	1126	492	711
1982	1158	564	782
1983	1500	625	844

**Boating Safety:** An extensive boating safety program is conducted to minimize the number of small boat incidents, at an estimated cost of \$2.3 million in 1983-84. These funds are used to produce educational safety movies, television commercials and programs and publications, such as the Boating Safety handbook.

Other relevant statistics pertinent to this activity are shown in Figure 20.

**Figure 20: Performance and Resource Data - Search and Rescue**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Search And Rescue			
Incidents responded to by Coast Guard	4,540	5,040	5,601
Canadian Marine Rescue Auxiliary			
Incidents responded to by			
Coast Guard Auxiliary	844	782	711
Boating Safety			
Safety courses given	1,200	1,200	1,181
Participants to safety courses	1,273,300	1,157,560	1,052,363
Ship Support			
Ship hours required (excluding			
Inflatable Rescue Boats)	275,000	275,000	251,856
Helicopter hours required	750	750	743
Total Operating Cost (\$000)	43,420	38,255	31,626

## E. Regulatory

### Objective

To administer, develop and enforce the regulations and standards to ensure: the seaworthiness of ships, the safety of their cargoes, the safety of operations to minimize shipping casualties and crew accidents, and also the probability of pollution from ships; and that works placed in, upon, over, under, through or across any navigable waters do not interfere with the public's right of navigation.

Specific goals and initiatives relating to these objectives include:

- providing assistance to the provinces through the loan of training equipment and facilities for provincial marine training institutions for training marine crews at a total program cost of \$12.3 million, of which \$3.3 million will be spent in 1983-84.

### Resource Summary

The Regulatory activity accounts for approximately 5% of the total 1983-84 Marine Transportation Program expenditures and 7% of the total person-years.

Figure 21: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Ship Safety	24,698	379	22,246	385	2,452	(6)
Emergencies	5,137	50	4,742	50	395	-
Casualty Investigations	1,182	24	1,114	24	68	-
Navigable Waters Protection Act	948	23	893	23	55	-
	31,965	476	28,995	482	2,970	(6)

Approximately \$1.1 million is recovered from the private sector for inspections and examinations by the Ship Safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

Figure 22: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Personnel	20,355	64	19,151	66	16,707	63
Operating	5,059	16	4,253	15	5,258	20
Capital	6,522	20	5,563	19	4,481	17
Grants and Contributions	29	-	28	-	14	-
	31,965	100	28,995	100	26,460	100

### Description

The Regulatory activity comprises the following four functions:

**Ship Safety:** administers the Canada Shipping Act on behalf of the Minister involving the development and promulgation of regulations and standards; the inspection of ships and ships' equipment, oil drilling rigs and cargoes to ensure seaworthiness, and the registration of ships and licensing of vessels. It also inspects, registers, and licenses Air Cushion Vehicles (ACV's). The support and monitoring of the marine safety training program is also carried out under this function. This function is also responsible for the examination and certification of officers and crews, to ensure that ships are manned with competent personnel, and for the surveillance, investigation and enforcement of pollution regulations in regard to ships.

**Emergencies:** is involved in clean-up operations in pollution incidents from shipping and acts as a resource agency for marine pollution incidents from other sources. It evaluates, acquires and maintains the Coast Guard's pollution countermeasures equipment and regularly provides exercises for Coast Guard and other personnel in this function.

**Marine Casualty Investigation:** is responsible for the investigation of shipping casualties and crew accidents on behalf of the Minister and for the administration and technical presentation of Formal Investigations (Public Hearings); the review of all investigation reports and the formulation of recommendations for the prevention of a recurrence; as well as the recording of all casualties and accidents; the production of annual statistics and the provision of information on casualties and accidents upon request.

**Navigable Waters Protection Act:** is responsible for the review, analyses and approval of works (bridges, dams, wharves, overhead and submarine power and telephone cables, etc.) constructed in navigable waters, the purpose of which is the protection of the public right of navigation. This function is also responsible for the removal of wrecked vessels and the investigation of incidents involving NWPA works.

Performance Information/Resource Justification

**Ship Safety:** There are 34,103 vessels registered in Canada which require inspections. The Branch conducted 42,675 ship inspections and 14,227 examinations in 1981-82. To meet its responsibilities, the organization has 30 district offices throughout Canada and employs 159 inspectors and examiners.

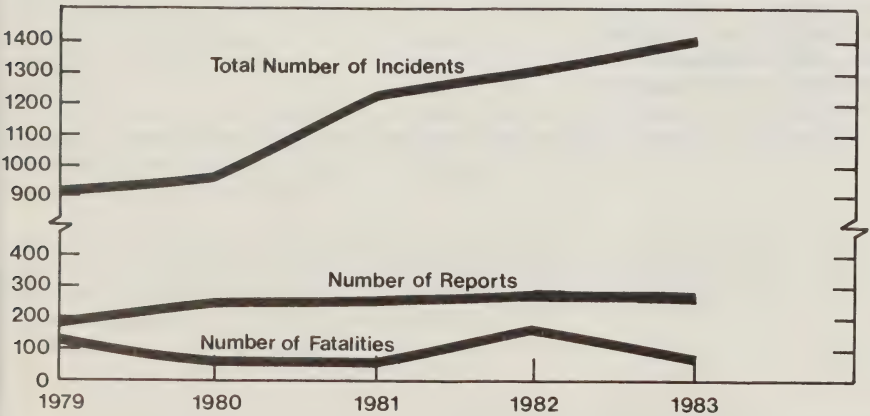
**Emergencies:** For responding to clean-up requirements, this Branch has a core of 50 employees, located in Headquarters, and the Regional and District offices of the Canadian Coast Guard. These employees are responsible for continuing preparedness activities, including plan preparation, training and necessary exercises. They maintain the equipment and coordinate clean-up operations. The approximate value of equipment at replacement cost is \$22 million. Contractors conduct clean-up operations, assisted where necessary by Coast Guard ships and personnel. Since all clean-up operations are carried out on a full cost recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation. Figure 23 shows oil spill responses over the past years.

Figure 23: Oil Spill Countermeasure Responses and Annual Capital and Operation and Maintenance Costs (\$000)

Year	Number of Responses	Total Expenditure
1979-80	53	9,416
1980-81	128	4,981
1981-82	68	7,198

**Marine Casualty Investigations:** Eleven investigators located in Headquarters and Regional offices of the Coast Guard investigate shipping casualties and crew accidents. Figure 24 shows workload statistics pertinent to this activity.

Figure 24: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics



**Navigable Waters Protection Act:** There were 3,069 applications processed in 1981-82 pursuant to the requirements of the Navigable Waters Protection Act, which regulates the construction of works placed in, upon over, under, across and through navigable waterways to protect the public's right of navigation.

Statistical performance data for this activity are shown in Figure 25.

**Figure 25: Statistical Performance Data - Regulatory**

	<b>Estimates 1983-84</b>	<b>Forecast 1982-83</b>	<b>Actual 1981-82</b>
<b>Ship Safety</b>			
Ship inspections	<b>35,159</b>	34,470	33,795
Ship plans & drawings verified	<b>9,311</b>	9,311	8,880
Personnel examinations carried out	<b>15,800</b>	15,000	14,227
Exemptions issued	<b>900</b>	900	1,149
<b>Marine Casualty Investigations</b>			
Incidents/accidents reported	<b>1,400</b>	1,300	1,223
Fact finding investigations completed	<b>150</b>	150	139
Preliminary inquiries completed	<b>125</b>	125	126
<b>Navigable Waters Protection Act</b>			
Applications received	<b>3,900</b>	3,500	3,156
Installations inspected	<b>1,700</b>	1,500	1,086
<b>Emergencies*</b>			
Pollution clean-ups carried out			68
Pollution clean-ups training exercises			133
Pollution incidents reported			466
Pollution investigations carried out			214
Pollution regulations' infringements			68
<b>Ship and Aircraft Support*</b>			
Ship hours requested			1,283
Aircraft hours requested			1,465

\* No forecast is made for Emergencies nor the Ship and Aircraft support.



## F. Public Wharves and Harbours

### Objectives

To develop, administer and maintain designated harbours and port facilities, in order to meet commercial shipping needs and to support a safe and efficient national marine transportation system.

Within this objective, 1983-84 targets for Public Wharves and Harbours include:

- analyze major regional studies and site master plans completed in 1982-83, recommending long term port facility investment and divestment needs;
- develop standards for the substantiation of investment decisions and develop a "Port Capital Investment Plan";
- complete data collection and systems development for the ongoing review of port operations and facility requirements;
- develop construction, maintenance and safety standards for Ports facilities.

### Resource Summary

Public Wharves and Harbours accounts for roughly 8% of the total 1983-84 Marine Transportation Program expenditures and 1% of the total person years.

**Figure 26: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Ports and Harbours*	44,257	91	40,247	66	4,010	25
Harbour Commissions	6,674	-	956	-	5,718	-
	50,931	91	41,203	66	9,728	25

\*Gross expenditures are shown. Deposits of Port revenue to the Consolidated Revenue Fund are forecasted at \$6.7 million in 1982-83 and \$6.9 million in 1983-84.

The resources available to the Public Wharves and Harbours activity increased with the transfer of the Department of Public Works Marine Program to Transport Canada in 1982-83. The full annual expenditures for this program are reflected in 1983-84.

**Figure 27: Activity Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Personnel	3,621	7	2,451	6	1,834	19
Dredging	4,502	9	4,823	12	-	-
Repairs	26,024	51	19,790	48	119	1
Other Operating Costs	2,554	5	1,313	3	1,214	13
Capital	14,230	28	12,826	31	6,449	67
	50,931	100	41,203	100	9,616	100

### Description

The Harbours and Ports Directorate has responsibility for the development, administration and maintenance of approximately 350 ports whose operations are directed primarily at meeting commercial shipping needs. These ports, which account for about 20% of the national marine tonnage, support local and regional economic activity and form part of the national marine and multi-modal transportation network. As most of the ports are not financially self-sufficient, they are administered directly by Transport Canada.

Day to day local activity includes control over access to and use of ports by vessels, security, safety, minor repairs and collection of user fees. Services such as ship handling and cargo handling are only provided at a few of the larger ports. The smallest facilities are unattended. The 350 ports are administered mostly by "fee-of-office" appointees and in a few cases by public servants. Fee-of-office appointees receive remuneration in the form of commissions based on total revenues they collect.

There are nine Harbour Commissions which handle roughly 20% of the national marine tonnage. They exist as quasi commercial bodies and are largely financially self sufficient. However, contribution payments and loans may be sought for major port development. Loans in the amount of \$5.3 million were outstanding as at March 31, 1982.

### Performance Information/Resource Justification

Capital expenditures are made primarily to meet user requirements for wharves, sheds, storage areas, dredged channels, breakwaters and other infrastructure required for efficient port operations.

Most of the operating expenditures go towards the repair, rebuilding or rehabilitation of existing capital structures and works. Figure 28 shows the dredging projects planned for 1983-84 and Figure 29 provides detail on significant repair and rehabilitation work.



**Figure 28: Dredging Projects in 1983-84 (\$000)**

Area	Maintenance	Capital
Charlottetown		300
Dalhousie	1,112	400
Rimouski	400	
Rivière du Loup	275	
Sorel	200	
Collingwood	350	
Owen Sound	475	
Port Stanley	350	
Total	3,162	700

**Figure 29: Repair and Rehabilitation Projects in 1983-84 (\$000)**

Project/ Location	Estimated Total Cost	1983-84 Expenditure
Matane - Repair of Wharf	1,020	1,020
Natashquan - Repair of Wharf	2,642	2,106
Tadoussac - Repair Steel Pilings	4,075	1,430
Ogden Point - Reconstruct Pier B	1,151	1,151
Other projects (under \$1 million)		2,745
Total		8,452

Included in the Marine Program transferred from Public Works Canada are commitments to provide financial assistance to Harbour Commissions for dredging, repair and construction work. Figure 30 shows the projects planned for 1983-84.

**Figure 30: Payments to Harbour Commissions in 1983-84 (\$000)**

Harbour Commission/Application	Amount
Hamilton - dredging	320
Oshawa - dredging	175
Toronto - repair of breakwater and pier, dredging	1,048
Thunder Bay - construction of dredge spoil disposal and rehandling facility, repairs to retaining wall, dredging	4,731
Fraser River - breakwater modification	400
Total	6,674

## G. Direction and Administration

### Objective

To develop policies and directives and to administer efficiently the specific Marine facilities and services that are essential to the national transportation system and that are within the federal government's jurisdiction and according to the Department of Transport's overall policies, regulations, directives and guidelines.

Specific goals and initiatives relating to this objective include:

- Reconstructing the Prescott and Parry Sound Coast Guard Bases commencing in 1982-83, to be completed in 1986-87 at a cost of \$27 million. The 1983-84 cost will be \$3 million.

### Resource Summary

The Direction and Administration activity accounts for 7% of the total 1983-84 Marine Transportation Program expenditures and 10% of the total person-years.

Figure 31: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Marine Administration	3,988	72	3,741	72	247	-
Coast Guard Administration	40,301	612	30,665	605	9,636	7
	44,289	684	34,406	677	9,883	7

Figure 32: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating	34,250	77	31,341	91	30,985	94
Capital	10,039	23	3,065	9	1,920	6
	44,289	100	34,406	100	32,905	100

## Description

Direction and Administration includes the operation of the offices of the Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, the Deputy Administrator, Policy and Planning, the Commissioner Canadian Coast Guard, the Coast Guard Regional Directors and District Managers, and the provision of policy development, planning, financial, personnel, materiel management and accommodation services. The replacement of Canadian Coast Guard base facilities is funded through this activity.

## Performance Information/Resource Justification

The Direction and Administration activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures of the program:

**Figure 33: Direction and Administration as a Percentage of Total Operating Cost (excluding Capital)**

	<b>Estimates 1983-84</b>	<b>Forecast 1982-83</b>	<b>Actual 1981-82</b>
Total Operating (\$000)	<b>442,710</b>	396,900	325,804
Direction and Administration (\$000)	<b>34,250</b>	31,341	30,985
Direction and Administration As a Percentage of Total Cost	<b>7.7%</b>	7.9%	9.5%

## H. Major Ports

### Objectives

The Canada Ports Corporation is an agency Crown Corporation that shares with other components of the Marine Administration the broad objective of attending to the development and operation of a safe and efficient national marine transportation system, which contributes to the achievement of government objectives.

Specific objectives developed by the Canada Ports Corporation include providing:

- an efficient port system;
- individual ports with a high degree of decentralized management;
- accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports;
- an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local, economic and social objectives, while remaining consistent with the Corporation's objectives of financial viability;
- a port system in which each individual port is expected to be financially self-sufficient;
- a port system that is co-ordinated with other marine activities as well as the surface and air transportation system.

### Resource Summary

The Canada Ports Corporation depends on appropriations only for those projects that are not financially viable (but which are undertaken for broader social or economic reasons) or for projects in ports with insufficient working capital available. Ports generally recover the cost of their operations from users, with revenues generated being available for spending by the port. The 1983-84 needs are \$27.6 million budgetary and \$4.9 million in loan appropriations.

**Figure 34: Consolidated Statement of Operations (\$000)**

	1983 Estimates	1982 Forecast	1981 Actual
Operating revenue	218,423	193,200	180,833
Interest income	22,903	28,530	28,452
	<b>241,326</b>	<b>221,730</b>	<b>209,285</b>
Operating expenses	165,713	144,215	136,299
Depreciation	18,859	17,420	14,023
Interest expense	4,475	2,764	2,204
Loss (gain) on disposals	205	227	(3,089)
	<b>189,252</b>	<b>164,626</b>	<b>149,437</b>
Net income	<b>52,074</b>	<b>57,104</b>	<b>59,848</b>

**Figure 35: Capital Spending and Sources of Financing (\$000)**

	1983 Estimates	1982 Forecast	1981 Actual
Total program	106,551	120,466	87,204
Internal funds	74,065	52,243	47,436
Appropriations			
Budgetary	27,577	56,114	39,239
Loans	4,909	12,109	529

The decrease in appropriation requirements reflects the drop in the cash flow of major projects, specifically of the Ridley Island grain and coal terminals infrastructures and the potash terminal at Saint John.

### Description

The National Harbours Board Act established the National Harbours Board as a Crown Corporation in 1936, to be responsible for the administration, management and control of the harbours of Halifax, Saint John, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal and Vancouver. Since that time, the National Harbours Board has assumed responsibility for the harbours of St. John's, Belledune, Sept-Iles and Prince Rupert. Grain elevators at Churchill, Port Colborne and Prescott also come under the administration of the Canada Ports Corporation. Figure 58 on page 3-71 shows the location of the ports and elevators.



The new Ports Policy and its effect on the National Harbours Board, including the change of name to the Canada Ports Corporation, are embodied in amendments to the National Harbours Board Act. This legislation allows increased regional representation in the administration of the NHB Ports. The power to create local Port Corporations with a high degree of autonomy to operate and manage the ports, will permit responsiveness to local economic and social objectives. While Local Port Corporations will have delegated powers for the operation and management of their facilities, the Canada Ports Corporation will set national policies and guidelines and be accountable for their adherence, to ensure equitable treatment of users.

The process of implementing the Ports Policy in a timely and orderly fashion must take into account the performance and aspirations of each of the ports in the organization. The legislation permits a gradual transition from the present organization to the new corporation structure and from there individual ports may apply for full corporate maturity and autonomy within the Crown Corporation structure. It is expected that Local Port Corporations will first be formed sometime in 1983/84.

Aside from the key structural and organizational changes caused by the legislation, there are changes which affect the financial operations of the organization. These changes are briefly outlined below.

- The ability to set rates for shipping services subject to notifying the Minister of Transport.
- The ability to make by-laws for contractual authorities subject to the approval of Governor in Council.
- The ability to borrow and lend funds from/to Division Ports and Local Port Corporations subject to certain conditions and approvals.
- The right to be compensated for financial loss sustained as a result of compliance with government directions.

The ports of the Canada Ports Corporation provide a full range of competitively priced services associated with the berthage and servicing of vessels, and, through leases and operating agreements with private enterprise, the handling, protection and movement of all types of cargo at modern, expanding facilities. Together, Canada Ports Corporation wharves and private facilities situated within the port limits provide the links connecting the marine and surface modes of transportation. More than half the volume of Canada's exports and imports flow through Canada Ports Corporation ports. The ports serve Canada by facilitating the flow of her abundant natural resources from all regions into the world marketplace; these resources include grain, coal, iron ore, potash, sulphur and forest products. In addition, the ports are vital to both the Canadian manufacturer, in providing raw materials and ensuring the safe shipment of finished goods, and the Canadian consumer, by ensuring the safe and



efficient movement of goods, such as petroleum products for local consumption. Many vacationers enter Canada through passenger terminals at a number of Canada Ports Corporation ports.

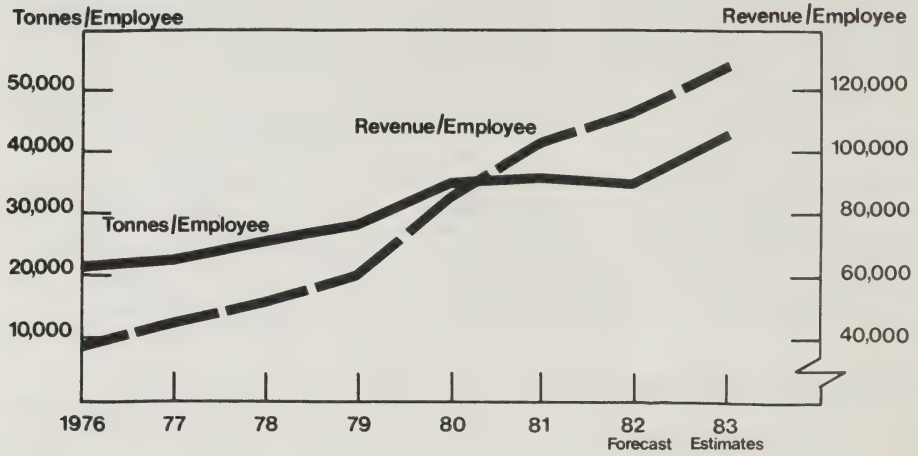
The Canada Ports Corporation plans to undertake a capital program totalling \$106.6 million in 1983, which will consist mainly of the addition of new facilities to meet projected market demands.

Figure 35 shows the sources of financing for the 1983 capital budget. Construction of the grain and coal terminals on Ridley Island, Port of Prince Rupert accounts for most of the budgetary requirements. These projects, which will not immediately be financially viable on their own, are being undertaken with the assistance of government grant funding, in support of the government's economic development initiatives. The coal terminal is scheduled to be operational in 1984 and it is expected to operate on a commercial basis by 1989. The Federal Government's contribution towards the infrastructure will be recovered commencing April 1, 1989 in the form of a surcharge to be imposed on coal handled through the terminal. The surcharge revenues are expected to retire the budgetary contribution received by the Canada Ports Corporation. The requirement for loan funding is entirely attributable to the bulk potash terminal in the Port of Saint John, as the Port can only finance about 26% of the project from its working capital reserves. Some 69% of the capital program will be financed from internally generated port funds.

The financial performance of the Canada Ports Corporation shows a marked improvement over the past few years. Compared with a reported net loss of \$2.4 million in 1979, the Corporation has registered net incomes of \$17.4 million in 1980, \$59.8 million in 1981, and \$57.1 million (projected) in 1982. Forecasted results for 1983 are \$52.1 million. This upward trend is largely attributable to objective setting, better management of resources and strategies of cost reduction and tariff increases, as formulated through incisive business planning. Contracting out maintenance functions and divesting non-profitable operations are among the strategies that the Corporation has adopted to improve financial performance.

A measure of labour efficiency and productivity is presented in Figure 36 which shows tonnes handled and revenue generated per employee. The positive trends reflect the commitment of the Canada Ports Corporation towards more effective control and maximum use of port assets. Consistent with receiving overall direction from the federal government, individual ports enjoy a high level of autonomy, formulating their own strategies for achieving overall Corporation objectives.

**Figure 36: Labour Efficiency Measured in Tonnes Handled and Revenue Generated**



## I. Bridges

### Objective

To provide, in a self-sufficient manner, the public with a safe and efficient transit over the Jacques Cartier Bridge, the Champlain Bridge and the federally owned section of the Bonaventure Autoroute in Montreal, Quebec.

Specific goals and initiatives relating to this objective include:

- developing a long-term financial plan and recommending to Cabinet a toll structure that should enable the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Incorporated to achieve financial self-sufficiency.
- rationalizing the capital structure of the Corporation by seeking the deletion of its \$111 million debt to the Crown.

### Resource Summary

The appropriation required to cover the operating deficit and special maintenance program of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Incorporated represents 0.5% of the total Marine Transportation Program expenditures. Treasury Board does not exercise control over the Corporation's person-years, which currently number about 90.

Figure 37: Activity Operating Results (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Revenues	6,214	6,182	6,566
Personnel	2,900	2,767	2,494
Maintenance	225	700	215
Special maintenance	1,965	2,745	2,404
Police and security services	2,153	2,036	1,827
Other operating costs	2,247	2,077	1,937
Capital expenditures	120	62	30
	9,610	10,387	8,907
Appropriation required	3,396	4,205	2,341

## Description

The Jacques Cartier and Champlain Bridges, Incorporated administers structures and properties that are part of the roads and highways network linking the south shore of the St. Lawrence River with the island of Montreal.

The Jacques Cartier Bridge, constructed under the auspices of the Montreal Harbour Commissioners, was opened as a toll bridge in 1930, but has been toll free since 1962. The Champlain Bridge, constructed by the Canada Ports Corporation (formerly National Harbours Board) during the years 1958-1962, has kept the same toll rates since opening in 1962.

These Bridges and the federally owned section of the Bonaventure Autoroute were transferred on December 1, 1978 from the Canada Ports Corporation to the newly incorporated Corporation, which is a wholly owned subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority.

Seeking a more viable financial position, the Corporation obtained Cabinet approval to suspend payment on the accumulated debt and intends to seek deletion of the \$66 million of loans and advances owing and the \$45 million of accumulated interest.

A compounded annual growth rate in excess of 3% over the last four years could bring vehicle transits over the Champlain Bridge to more than 31 million in 1983. No statistics are available for the toll-free Jacques Cartier Bridge.

The Corporation presently carries out a special maintenance program to maintain the bridges and autoroute at an acceptable standard. The major repairs are expected to be completed in 1984-85, after which regular maintenance will be carried out on a continuing basis.

## J. Canals

### Objectives

The primary objectives of the St. Lawrence Seaway Authority are: (a) to provide, operate and maintain an efficient deep waterway from Montreal to Lake Erie; and (b) to ensure the safe and efficient movement of marine traffic and the protection of the environment.

Within these objectives, the Authority needs to (a) recover the associated costs so as to operate on a self-sustaining basis; and (b) assess the need for improvements to the Seaway system and plan for their implementation.

### Resource Summary

The St. Lawrence Seaway Authority does not require funding through parliamentary appropriations to operate the system and carry out its planned improvement program. Although losses are projected for 1982/83 and 1983/84, the Authority derives a positive cash flow from operations because depreciation charges do not require an outlay of funds.

Figure 38: Income, Expense and Capital Expenditures by Type (\$000)

	Budget 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Income			
From operations	63,000	52,458	52,006
From investments	4,830	5,477	6,284
	67,830	57,935	58,290
Expenses			
Salaries, wages and benefits	47,176	44,405	39,271
Maintenance	8,830	5,468	4,817
Depreciation	8,653	8,529	8,574
Other	9,300	8,522	6,797
	73,959	66,924	59,459
Net loss	6,129	8,989	1,169
Capital Expenditures			
Construction	235	5,930	5,414
Vehicles	226	249	358
Operational Information system	4,527	1,058	193
Other	1,110	730	907
	6,098	7,967	6,872



## Description

The St. Lawrence Seaway Authority is responsible for providing, operating and maintaining a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie, in conjunction with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation in the United States. Close collaboration between the two entities is required, especially on tariff and operational matters.

The Seaway system takes vessels from 6 metres above sea level at Montreal (Figure 59, page 3-72) through seven locks (five Canadian and two American) to Lake Ontario, some 75 metres above sea level. The Welland Canal, with its eight locks, lifts them to Lake Erie at an elevation of 174 metres. All Seaway locks are similar in size and accommodate vessels up to 222.5 metres long and 23.2 metres in beam.

The Welland Canal's eight locks and several channel restrictions form a series of bottlenecks over its short length of 23 nautical miles. The surge of traffic, resulting from the opening of the St. Lawrence Section in 1959, brought the Welland its first major capacity test, and a series of modifications followed. After another jump in traffic in 1964, more improvements were made to increase the efficiency of the canal. Complementing the mid-sixties \$26 million improvement program, the Welland Canal By-pass project cost \$188 million and opened to navigation in 1973. These improvements, combined with the introduction of new maximum-size vessels, have doubled the tonnage capacity of the Welland since the mid-sixties.

Beginning in 1965, the Authority undertook a program of canal improvements in the Montreal area aimed at increasing the canal's capability to service vessels under freezing weather conditions. This work, which cost \$4,500,000 for Canadian waters alone, has added 3-4 weeks to the navigation season and benefitted both the St. Lawrence and Welland Canal Sections. The present season ranges from about April 1 to December 15 on the Montreal-Lake Ontario Section and to December 30 on the Welland Canal.

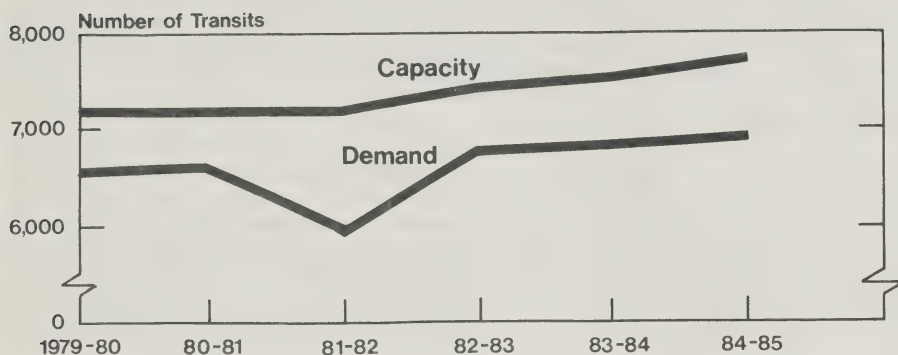
To stay ahead of demand, the Authority has projects underway that should increase transit capacity by six percent over the next five years, to about 8,000 transits a season. The program, which totals about \$92 million, calls for physical modifications, such as widening certain restricted sections to permit two-way navigation and providing additional moving facilities at key points in the system. As well, computer assisted traffic control will streamline the flow of information and provide scheduling capability that will take full advantage of any given physical canal configuration.

Coupled with the introduction of maximum size vessels the Welland's tonnage capacity has doubled since the mid-sixties; also transit time has dropped from a high of 24 hours in 1964 to about 15 hours presently.



Figure 39 presents a comparison of actual and forecasted demand with the Canal's capacity.

Figure 39: Welland Canal Transit Capacity and Demand



The toll revisions of 1978, phased in over the years 1978 to 1980, were designed to provide sufficient revenues to cover operating and maintenance costs and depreciation. A further joint Canada - U.S. toll review in 1981 led to the decision to increase toll revenue by about 18% in 1982, and 10% in 1983.

## K. Pilotage Services

### Objective

The objective of each Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety, an efficient pilotage service within the region set out in respect of the Authority in the Pilotage Act.

As a further goal, each Authority, as a proprietary Crown Corporation, is expected to prescribe tariffs of pilotage charges that shall be fair, reasonable and consistent with providing revenue sufficient to permit the Authority to be financially self-sustaining.

### Resource Summary

Since their establishment in 1972, Pilotage Authorities have gradually developed tariff and financial structures that have made them generally independent of federal assistance. Because of severe declines in vessel traffic and, consequently, demand for pilotage services, some Authorities had to request federal help; Great Lakes Pilotage in 1981-82; Atlantic Pilotage in 1982-83 and 1983-84. These Authorities found it impossible to fully offset their substantial losses in revenues through cost-cutting measures and also had to rule out further tariff increases to offset the drop in traffic volume. Figure 40 shows the financial results of the four Authorities and the incidence of government assistance.

Figure 40: Receipts, Expenditures and Appropriation Needs of Pilotage Authorities for the Financial Year Ending December 31 (\$000)

	1983 Budget	1982 Forecast	1981 Actual
Atlantic Pilotage			
Receipts	5,355	4,855	5,228
Expenditures	5,785	5,576	5,233
Net cash outflow	(430)	(721)	(5)
Appropriation Required	430	721	
Laurentian Pilotage			
Receipts	24,976	23,683	22,963
Expenditures	24,734	23,505	23,053
Net cash inflow (outflow)	242	178	(90)
Great Lakes Pilotage			
Receipts	11,405	9,943	9,060
Expenditures	11,244	9,900	9,735
Net cash inflow (outflow)	161	43	(675)
Appropriation Required			639
Pacific Pilotage			
Receipts	17,600	16,963	14,261
Expenditures	17,200	16,363	14,239
Net cash inflow (outflow)	400	600	22

## Description

Pilotage essentially is the guiding of ships through confined waters and, more specifically, through areas established as compulsory pilotage areas. In the case of the Great Lakes Pilotage Authority, handling ships through a system of locks is also involved.

In pursuing their primary purpose, the Authorities, with the approval of the Governor in Council, establish areas of compulsory pilotage, define ships or classes of ships subject to compulsory pilotage, specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licenses and certificates, set limits to the number of licenses for any district, outline conditions for waiving compulsory pilotage, and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority works within a "Memorandum of arrangements", that sets out the sharing of revenues, between Canada and the United States, in the international sections of the Authority's region of responsibility.

Organizational structures and arrangements for providing the principal services vary between Authorities. With some Authorities, all pilots are employees, while others contract for this service. Similarly, pilot boats may be owned, on lease/purchase or chartered. The Atlantic Pilotage Authority has all its dispatching services provided by vessel traffic management centres of the Canadian Coast Guard.

Figure 41 presents a summary of personnel resources, illustrating the different operational settings.

**Figure 41: Personnel Resources of the Four Pilotage Authorities**

	1983 Budget			
	Atlantic	Laurentian	Great Lakes	Pacific
Pilots - employees	44	17	127	8
Pilots - contractors	14	232	-	92
Pilot boat crews	18	16	-	31
Dispatching	-	30	14	12
Administration	13	17	18	12
	89	312	159	155

The effectiveness of ships piloted safely is expressed as the number of incident free assignments out of total assignments performed in an Authority's designated area.

**Figure 42: Ships Piloted Safely**

Pilotage Authority	1980			1981		
	Total Assignments	Incidents	% Incident Free Assignments	Total Assignments	Incidents	% Incident Free Assignments
Atlantic	14,428	35	99.8%	13,932	24	99.8%
Laurentian	33,611	77	99.8%	31,722	54	99.8%
Great Lakes	12,187	74	99.4%	10,129	79	99.2%
Pacific	12,225	33	99.7%	12,061	29	99.8%

## Section III Supplementary Information

### A. Analysis by Object

#### 1. Expenditures by Object

The Marine Transportation Program expenditures by object are presented in Figure 43. This does not include the \$4.9 million of non-budgetary expenditures to be paid to the Canada Ports Corporation in 1983-84 in the form of advances.

Figure 43: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
<b>Personnel</b>			
Salaries and wages	204,724	186,248	158,140
Contributions to employee benefit plans	26,653	24,247	23,346
Other personnel costs	4,795	4,025	5,241
<b>Goods and Services</b>			
Freight, Arctic Resupply	3,922	3,700	4,332
Other transportation and communications	18,265	16,203	16,095
Information	2,098	2,106	954
Ice reconnaissance service (Environment)	12,693	11,460	8,897
Helicopter services	9,896	9,241	8,655
Other professional and special services	30,639	16,977	19,964
Rentals, Arctic Resupply	3,074	2,900	2,966
Other rentals	2,462	1,779	1,619
Purchased ship refits	24,718	21,542	11,935
Dredging and pile driving	3,334	7,950	1,953
Other purchased repair and upkeep	31,626	23,445	3,402
Fuel and other petroleum products	32,396	30,550	21,765
Electricity	3,456	3,074	2,336
Other utilities, materials and supplies	23,370	24,399	22,711
All other expenditures	4,589	7,054	11,493
<b>Total Operating</b>	<b>442,710</b>	<b>396,900</b>	<b>325,804</b>
<b>Capital</b>			
Construction and acquisition of land, building and works	33,748	25,214	8,682
Construction and acquisition of machinery and equipment	110,508	94,005	69,214
All other expenditures	30,359	6,290	9,580
<b>Total</b>	<b>174,615</b>	<b>125,509</b>	<b>87,476</b>
<b>Grants, Contributions and other transfer payments</b>	<b>464</b>	<b>672</b>	<b>464</b>
<b>Crown Corporations</b>			
Major Ports Construction	27,577	56,114	39,239
Operation of Bridges	3,396	4,205	2,341
Pilotage Services	430	721	639
<b>Total</b>	<b>31,403</b>	<b>61,040</b>	<b>42,219</b>
<b>Less: Receipts and Revenue Credited to the Vote</b>	<b>8,300</b>	<b>7,893</b>	<b>12,094</b>
<b>Total expenditures</b>	<b>640,892</b>	<b>576,228</b>	<b>443,869</b>

## 2. Personnel Expenditures

Figure 44 below provides a breakdown of numbers of personnel by activity, and Figure 45 shows the person-years and annual salary by category.

**Figure 44: Person-Year Requirements by Activity**

	<b>Estimates 1983-84</b>	<b>Forecast 1982-83</b>	<b>Actual 1981-82</b>
<b>Authorized Person-Years</b>			
Aids to Navigation	2,582	2,508	2,534
Ship Movement Systems and Services	1,019	1,008	912
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	1,071	1,077	1,037
Marine Search and Rescue	765	743	701
Regulatory	476	482	489
Public Wharves and Harbours	91	66	45
Direction and Administration	684	677	673
	<b>6,688</b>	<b>6,561</b>	<b>6,391</b>
<b>Person-Years not Controlled by Treasury Board - Crown Corporations</b>			
Canada Ports Corporation	1,780	1,784	1,769
St. Lawrence Seaway Authority	1,170	1,170	1,175
The Jacques Cartier and Champlain Bridges, Inc.	90	90	90
Pilotage Authorities	369	385	384
	<b>3,409</b>	<b>3,429</b>	<b>3,418</b>

**Figure 45: Average Annual Salary by Category**

	P-Y	1983-84 Average Salary	P-Y	1982-83 Average Salary	P-Y	1981-82 Average Salary
<b>Management</b>						
Senior Executive	18	64,232	17	61,142	18	53,873
Senior Management	38	54,779		n/a		n/a
<b>Scientific and Professional</b>						
Biological Sciences	1	49,038	1	42,655	1	41,817
Economics	14	44,707	14	41,162	14	35,998
Engineering	120	45,818	110	39,630	108	35,658
<b>Administrative and Foreign Services</b>						
Administrative Services	186	34,069	175	34,618	158	30,721
Computer Systems Admin.	1	21,982	2	29,224	-	-
Financial Admin.	43	35,967	47	34,060	43	30,327
Organization and Methods	12	38,486	5	34,864	6	30,935
Personnel Admin.	46	33,618	44	31,296	43	28,959
Program Admin.	115	37,726	138	40,219	136	34,964
Purchasing and Supply	25	29,762	20	29,433	18	26,268
<b>Technical</b>						
Drafting and Illustration	31	27,942	27	25,277	26	22,194
Electronics	335	32,518	328	28,656	313	24,937
Engineering Support	99	29,215	90	30,132	93	24,063
General Technical	430	32,372	439	30,283	382	26,593
Photography	1	22,580	1	20,448	1	19,379
Radio Operations	254	27,132	247	27,557	228	22,053
Ships' Officers	845	28,279	817	26,254	793	22,243
Social Science Support	2	27,074	2	25,480	1	24,898
Technical Inspection	271	41,000	269	38,525	266	33,546
C.G. College Cadets	142	4,904	142	3,295	142	3,016
<b>Administrative Support</b>						
Communications	21	20,206	25	19,091	22	17,597
Data Processing	2	19,880	1	15,998	1	17,876
Clerical and Regulatory	456	22,571	438	18,327	412	15,797
Office Equipment	5	16,633	6	15,345	4	14,344
Secretarial and Typing	187	18,607	186	17,879	208	15,600
<b>Operational</b>						
General Labour and Trades	575	23,697	582	23,066	642	18,904
General Services	66	19,777	60	18,005	61	15,995
Heating, Power and Plant	21	22,073	22	20,935	22	18,263
Lightkeepers	491	22,684	492	20,500	502	17,702
Ships' Crews	1,835	21,089	1,814	19,796	1,727	16,737
	6,688		6,561		6,391	



### 3. Capital Expenditures

Figure 46 below shows the total capital budget by activity, broken down by type of asset. Details of major capital projects are shown in Figure 47.

**Figure 46: Summary of Capital Spending by Activity (\$000)**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
<b>Aids to Navigation</b>			
New facilities and equipment	4,273	6,977	
Renovation and replacement	75,254	29,016	
Projects under \$250,000	14,607	19,191	
	<b>94,134</b>	<b>55,184</b>	<b>21,741</b>
<b>Ship Movement Systems and Services</b>			
New facilities and equipment	3,942	4,888	
Renovation and replacement	6,251	4,661	
Projects under \$250,000	4,607	3,661	
	<b>14,800</b>	<b>13,210</b>	<b>6,705</b>
<b>Icebreaking Arctic and Other</b>			
Ship Support			
New facilities and equipment	3,797	243	
Renovation and replacement	14,084	13,531	
Projects under \$250,000	339	1,076	
	<b>18,220</b>	<b>14,850</b>	<b>43,738</b>
<b>Marine Search and Rescue</b>			
New facilities and equipment	718	7,435	
Renovation and replacement	15,880	13,066	
Projects under \$250,000	72	1,266	
	<b>16,670</b>	<b>21,767</b>	<b>8,856</b>
<b>Regulatory</b>			
New facilities and equipment	3,336	2,084	
Renovation and replacement	887	890	
Projects under \$250,000	2,299	2,589	
	<b>6,522</b>	<b>5,563</b>	<b>4,481</b>
<b>Public Wharves and Harbours</b>			
New facilities and equipment	-		
Renovation and replacement	12,407		
Projects under \$250,000	1,823		
	<b>14,230</b>	<b>11,870</b>	<b>35</b>

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Direction and Administration			
New facilities and equipment			
Renovation and replacement	7,868	1,586	
Projects under \$250,000	2,171	1,479	
	10,039	3,065	1,920
Major Ports			
Funded from appropriations			
New facilities and equipment	32,036	66,389	30,690
Renovation and replacement	450	1,801	9,059
Projects under \$250,000	-	33	19
	32,486	68,223	39,768
Total Financed from Appropriations	207,101	193,732	127,244
Major Ports			
Funded from Working Capital			
New facilities and equipment	29,541	31,005	20,651
Renovation and replacement	38,354	17,696	18,193
Projects under \$250,000	6,170	3,542	8,592
	74,065	52,243	47,436
Canals			
New facilities and equipment			
Renovation and replacement			
Projects under \$250,000			
	6,098	7,967	6,872

**Figure 47: Details of Major Capital Projects (\$000)**

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1983	Esti- mates 1983-84	Future Years' Require- ment
<b>Aids to Navigation</b>					
Replacement of Navigational Radars for Vessels	2,178	2,178	1,733	148	297
Replacement of Gyrocompasses for Vessels	2,090	2,090	1,150	225	715
Light Pier Replacement Program	7,881	7,881	2,842	834	4,205
Loran 'C'--East Coast	17,000	17,000	13,099	3,901	-
Phase II--Automation of Lightstation--Pilot Project	1,639	2,032	-	951	1,081
Install New Aids--Ridley Island	590	761	389	372	-
Electronic Sweeping Equipment CCG Navigational Aids Test Establishment	3,448	3,526	1,507	1,648	371
Marine Periodic Beacons Replacement	659	669	101	347	221
Replace 6 Family Dwellings-- Victoria District	358	378	109	269	-
National Radio Beacon Replacement Program	-	949	-	287	662
Decca Improvements-- East Coast	-	1,846	-	449	1,397
Fleet Capital Investment Plan (FCIP):	526	448	433	10	5
Type 1050--Construction of Two Vessels	-	90,886	-	23,871	67,015
Type 1100--Construction of Two Vessels	-	149,802	-	44,565	105,237
Type 700--Construction of One Vessel	-	1,650	-	1,650	-
<b>Ship Movement Systems and Services</b>					
HF/SSB Transmitters, Coast Guard Stations	5,275	5,275	4,964	311	-
Extension of VHF Radio Coverage--West Coast	6,847	6,847	4,843	2,004	-
Install VTM System-- Prince Rupert, B.C.	2,540	2,704	435	1,938	331
Transmitters 400-535 KHZ	1,034	1,059	260	649	150
VHF/FM Extended Range-- Newfoundland	-	2,353	591	654	1,108
Replace Single Channel Receivers for HF/SSB and HF/CW	1,509	1,544	506	597	441
Replace Receiver and Relocate Operations Building--Sydney	713	783	-	36	747
Remote Control of Saint John CGR Station by Yarmouth CGR Station	681	693	508	163	22
VHF/FM Transmitter Replacement Program-- Coast Guard Stations	319	326	159	167	-
Antenna Systems Refurbishment at Halifax Radio Transmitter and Receiver Sites	579	807	351	325	131
Relocate Halifax VTM Centre and provide Radar Coverage to Bedford Basin-- Halifax Harbour	-	3,833	57	1,900	1,876

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1983	Esti- mates 1983-84	Future Years' Require- ment
Ship Movement Systems and Services (Cont'd)					
Relocate Charlottetown Coast Guard Radio Operations	-	449	201	248	-
Replace Receivers 500 KHZ-- Coast Guard Radio Stations	-	705	348	187	170
New Generation Communi- cations Control System	-	5,770	-	775	4,995
General Receiver for CCG Vessels	-	439	50	239	150
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support					
Replacement of Facsimile Receiving Terminals in CCG Vessels	776	776	560	216	-
Loran 'C' Receivers for CCG Vessels	789	618	418	125	75
Helicopter Homing Beacons	1,014	1,014	270	685	59
Shipboard Communications Consoles Replacement	3,825	3,825	279	617	2,929
Ice Retention--Artificial Islands Lac St. Pierre	-	1,313	-	777	536
Side Looking Radar for Ice Reconnaissance	-	2,700	600	2,100	-
Replacement Receiver Multi- coupler Systems for CCG Vessels	-	1,124	-	471	653
Pollution Countermeasures Equipment	2,601	2,601	1,469	795	337
Fleet Capital Investment Plan (FCIP):					
Repairs--"Louis St. Laurent"	-	11,548	6,053	5,495	-
Replace engines--CCGS "Norman McLeod Rogers"	-	6,600	-	6,600	-
Marine Search and Rescue					
Seven Marine Search and Rescue Vessels (Two Cutters, Two life- boats, Two Crash Boats and One Steel Tug)	9,499	9,499	6,736	2,763	-
Type 300--Souris Lifeboat	2,895	871	232	639	-
Type 300--Gaspé Lifeboat	1,636	979	261	718	-
Type 400--Construction of Four Marine Search and Rescue Vessels	11,444	12,348	2,380	9,968	-
Type 400--Cobourg (21 metre)	-	3,387	-	725	2,662
Mid-Life Refit--CCGS Ville Marie	1,623	1,785	-	1,785	-
Regulatory					
Equipment for National Marine Testing and Training Program	10,810	12,260	8,924	3,336	-
Automation of Ships Registry	747	477	-	453	24
Ship Safety Computerized Reporting System	-	434	-	434	-

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1983	Esti- mates 1983-84	Future Years' Require- ment
Public Wharves and Harbours					
Wharf Repairs--Portneuf, Que.	-	600	10	590	-
Rebuild Wharf-- St. Petronille, Que.	-	400	10	390	-
Extension of Wharf-- North Bay, Ont.	-	300	-	300	-
Breakwater--Stephenville, Nfld.	-	2,200	100	2,100	-
Replace Wharf--Bella Coola, B.C.	-	2,079	1,200	879	-
Rebuild Wharf-- Pointe-au-Pic, Que.	-	6,835	385	6,225	225
Replace Wharf--Davis Inlet, Nfld.	-	653	-	653	-
Harbour Improvements-- Summerside, P.E.I.	-	1,552	1,127	425	-
Reconstruct Wharf-- La Romaine, Que.	-	3,794	3,159	635	-
Reconstruct Caissons-- Grande Vallée, Que.	-	2,229	2,019	210	-
Direction and Administration					
Land Reclamation and Second Access--Dartmouth Base	3,231	3,231	-	2,793	438
Prescott Base Buildings	11,149	7,997	498	2,592	4,907
Parry Sound Base Reconstruction	-	18,586	753	453	17,380
Upgrade Base Buildings-- Prince Rupert	-	2,030	-	2,030	-
Major Ports					
Nfld.					
St. John's Main Terminal Conversion	2,785	2,261	17	1,369	875
Nova Scotia					
Halifax					
Container Terminal II	29,095	28,000	27,810	190	-
Grain Elevator Dust Control and Improvements	5,077	4,912	357	2,557	1,998
Pier 9C - Expansion	-	2,510	11	2,499	-
New Brunswick					
Saint John					
Bulk Potash Terminal	22,400	23,600	17,916	5,684	-
Rodney Terminal Expansion	7,806	7,387	7,152	235	-
Québec					
Québec					
Abraham Martin Street	621	621	452	169	-
Reconstruct Old Wharves	10,100	10,100	9,650	450	-
Sections 55/56	50,336	53,500	367	240	52,893
Port Workshops	-	1,125	125	1,000	-
Bunge Grain Elevator Renovations	-	3,500	250	3,250	-

	Total Estimated Final Cost Previous Estimate	Total Estimated Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1983	Esti- mates 1983-84	Future Years' Require- ment
<b>Montréal</b>					
Task Terminal Phase 1	3,400	3,400	1,543	1,357	500
Task Terminal Phase II	-	20,257	-	500	19,757
Grain Elevator No. 4					
Shipping Gallery	8,810	8,810	200	800	7,810
Grain Elevator No. 3 - Truck Loading	-	3,764	3,704	60	-
Grain Elevator No. 3 - Renovations	-	25,874	162	560	25,152
Grain Elevator No. 5 - Interconnection	-	2,820	2,741	79	-
Grain Elevator No. 5 - Renovations	-	25,961	145	560	25,256
Grain Elevator No. 4 - Receiving Scales	-	4,240	-	2,000	2,240
Grain Elevator No. 4 - Marine Towers	-	6,360	-	1,000	5,360
Grain Elevator No. 4 - Truck Unloading	-	4,550	-	3,024	1,526
Racine Terminal - Phase A	17,000	16,705	16,402	303	-
Racine Terminal - Phase B	-	36,765	-	112	36,653
Railway Replacement	2,404	2,692	-	1,272	1,420
Purchase Locomotives	-	4,120	-	4,120	-
Administration Building	1,284	1,284	1,098	186	-
Paving-Sections 39 to 42	-	1,000	-	1,000	-
Land Acquisition	-	47,365	-	2,576	44,789
<b>Ontario</b>					
<b>Prescott</b>					
Vessel Unloading Modifications	-	540	9	531	-
<b>Port Colborne</b>					
Grain Elevator Dust Control System	2,359	2,302	1,693	609	-
<b>Manitoba</b>					
<b>Churchill</b>					
Grain Elevator Reclaim System	-	715	-	715	-
Crane Purchase	-	500	-	500	-
<b>British Columbia</b>					
<b>Vancouver B.C.</b>					
Roberts Bank Phase II	47,718	47,718	32,662	15,056	-
Vanterm Expansion Program	11,684	11,684	421	5,365	5,898
Centennial Container Crane #2	6,255	6,744	36	1,350	5,358
Lynnterm Expansion	3,306	3,306	1,864	1,442	-
Pier B.C. Passenger Facility	8,795	17,000	331	3,000	13,669
Anti-Corrosion Systems	1,750	1,400	1,100	300	-
Harbour Roadway - Commissioner St.	4,494	4,494	1,531	1,074	1,889
Fendering System/Improv. - Vanterm	-	1,000	-	1,000	-
Crane Rails - B7 - Vanterm	-	1,640	-	1,125	515
Berth 6 - Centennial	-	7,460	-	1,700	5,760
Berths 1 & 2 - Vanterm	-	604	-	604	-
Demolition of CN Dock	-	1,750	-	500	1,250
Heatley St. Overpass	-	830	136	694	-
<b>Prince Rupert, B.C.</b>					
Ridley Island Grain Terminal	32,564	32,564	24,010	8,554	-
Ridley Island Coal Terminal	48,300	48,300	31,360	16,940	-



#### 4. Grants and Contributions

Figure 48 presents a summary of all grant and contribution expenditures of the Marine Transportation Program.

**Figure 48: Details of Grants and Contributions**

	Estimates 1983-84 \$	Forecast 1982-83 \$	Actual 1981-82 \$
<b>Grants</b>			
Aids to Navigation			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	100	100	100
<b>Regulatory</b>			
Grant to Institutions Assisting Sailors			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.R.	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10,000	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	600	600	600
Mission to Seamen - Lakehead Branch	300	300	300
Mission to Seamen, Sarnia & Windsor	300	-	-
Steamship Inspection: Canada Safety Council	1,667	1,667	1,667
	13,667	13,367	13,367
<b>Total Grants</b>	<b>13,767</b>	<b>13,467</b>	<b>13,467</b>
<b>Contributions</b>			
Aids to Navigation			
Fees for membership in the International Association of Lighthouse Authorities and for membership in the Permanent International Association of Navigational Congresses	6,500	6,500	5,484
Contribution to the Council of Forest Industries in support of the Waterborne Debris Abatement Program	50,000	50,000	-
Items not required for 1983-84: Contribution in respect of a Student Summer and Youth Employment Program		208,089	102,710
	56,500	264,589	108,194
<b>Marine Search and Rescue</b>			
Contribution to the Canadian Red Cross Society in respect of its boating safety program	250,000	250,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliary Associations for the provision of voluntary search and rescue services and the promotion of boating safety through accident prevention and education	129,000	129,000	91,670
	379,000	379,000	341,670
<b>Regulatory</b>			
Canada's share of the cost of the North Atlantic Ice Patrol	15,000	15,000	593
<b>Total Contributions</b>	<b>450,500</b>	<b>658,589</b>	<b>450,457</b>
<b>Total Grants and contributions</b>	<b>464,267</b>	<b>672,056</b>	<b>463,924</b>

## B. Cost Analysis

The Marine Program's 1983-84 Estimates include only those expenditures to be charged to the department's voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund must also be taken into consideration when determining the full cost to operate the Program.

**Figure 49: Net Cost of Program by Activity for 1983-84 (\$000)**

	1983-84 Operating Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Net Cost	Forecast 1982-83
Aids to Navigation	146,260	6,011	152,271	2,058	<b>150,213</b>	129,037
Ship Movement Systems and Services	67,359	2,372	69,731	6,739	<b>62,992</b>	56,399
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	89,362	2,493	91,855	6,402	<b>85,453</b>	84,238
Marine Search and Rescue	43,799	1,781	45,580	-	<b>45,580</b>	40,128
Regulatory	25,443	1,108	26,551	3,161	<b>23,390</b>	21,438
Public Wharves and Harbours	36,701	212	36,913	8,698	<b>28,215</b>	20,952
Direction and Adminis- tration	34,250	1,592	35,842	300	<b>35,542</b>	32,403
Crown Corporations						
Major Ports	27,577	222	27,799	-	<b>27,799</b>	56,114
Bridges	3,396	-	3,396	-	<b>3,396</b>	4,205
Pilotage Services	430	20	450	-	<b>450</b>	721
	<b>474,577</b>	<b>15,811</b>	<b>510,388</b>	<b>27,358</b>	<b>463,030</b>	<b>445,635</b>

The adjustments made to the voted budgetary expenditures to arrive at total net cost are:

- the removal of capital expenditures;
- the inclusion of services provided without charge by Public Works, Treasury Board, Supply and Services and other departments;
- the inclusion of all revenues generated by the Program.

## C. Revenue Analysis

Cost recovery will continue to be a major preoccupation of Marine Transportation. Emphasis will be placed on financing new or extended services through user contributions. However tariff and fee changes should be gradual and regular rather than large and disruptive. Figure 50 presents in detail the various revenue sources.

**Figure 50: Revenue Sources (\$000)**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
<b>Vote Netting Revenue</b>			
Cost Recovery Re: Arctic Resupply Operations	6,402	6,040	6,601
Cost Recovery Re: Prescott Shops Operation	132	132	145
Cost Recovery from DFO Re: Weatherships	-	-	4,098
Marine Helicopter Services	1,161	1,074	615
Cost Recovery from DOE Re: Marine Telecom Services	143	165	119
Cost Recovery from CATA Re: Marine Telecom Services	131	185	207
Employee Deductions for Rental Housing	331	297	309
<b>Total Vote Netting Revenue</b>	<b>8,300</b>	<b>7,893</b>	<b>12,094</b>
<b>Revenue Credited to the Consolidated Revenue Fund</b>			
Wharfage and Harbour			
Harbour Dues	854	1,470	706
Wharfage Charges	3,434	2,960	2,153
Storage Charges	307	307	252
Berthage	1,017	841	850
Permits	170	229	152
Rentals	1,070	861	904
Ship Safety & Registration Tariffs	1,100	1,100	1,035
Marine Radio Traffic Revenue	1,600	1,400	908
Charter of Cable Repair Ship	6,200	5,800	6,030
Other:			
Fines and Levies	200	200	315
Recovery from St. Lawrence Seaway Authority for Cost of Coast Guard Aids Maintenance	550	550	475
Refund of Prior Years Expenditures	300	300	456
Interest on Investment	1,846	1,846	3,943
Charter of Pilot Boats to A.P.A. and P.P.A.	149	149	149
Miscellaneous	261	264	453
<b>Total C.R.F. Revenue</b>	<b>19,058</b>	<b>18,277</b>	<b>18,781</b>

## D. Loans

The various loans presently outstanding are as follows:

### Major Ports

By approval of January 15, 1981, the Governor in Council authorized that loans totalling \$317,739,000 be cancelled and replaced by new certificates bearing an issue date of January 1, 1981, an indefinite due date and an interest rate equal to zero; that interest in an amount of \$157,462,000 be treated as not due; and that loans totalling \$25,684,000 be cancelled and replaced by new certificates bearing an issue date of January 1, 1981, as follows:

**Figure 51: Loans to Major Ports: (issued 01/01/81)**

Debtor and Purpose	Balance Mar 31/83	Maturity Dates	Interest Rates	<u>Scheduled Repayment</u> 1983-84	
				Principal	Interest
St. John's	1,697,252.51	2000	9.33	39,778	158,354
Saint John	7,076,791.25	2000	12.43	121,513	879,645
Saint John	12,638,000.00	2002	14.63	128,891	1,848,939
Belledune	1,107,797.90	2000	6.44	34,376	71,342
Chicoutimi	758,642.50	2000	9.09	18,206	68,960
Montreal	8,954,082.90	2000	6.25	282,931	559,630
Vancouver	4,954,582.14	2000	7.50	138,871	371,593

### Harbour Commissions

Figure 52 shows the outstanding loans to Harbour Commissions, authorized by the following Votes

Vote L150, Appropriation Act No. 3, 1969,  
Vote L15, Appropriation Act No. 3, 1970,  
Vote L45, Appropriation Act No. 1, 1979/80 and  
Votes L40 and L40B, Appropriation Acts No. 1, 2, 3, 1980/81

**Figure 52: Harbour Commissions Loans**

Debtor and Purpose	Balance Mar 31/83	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment		
				Principal	Interest	
Hamilton						
issued 06/25/65	875,000	July 2005	4 1/8%	50,000	36,094	
04/10/67	164,183	June 1987	5 9/16%	33,067	8,679	
06/05/67	164,183	June 1987	5 9/16%	33,067	8,679	
08/16/67	169,008	June 1987	6 1/16%	33,740	9,742	
09/29/67	169,008	June 1987	6 1/16%	33,740	9,742	
Harbour Piers						
to be determined upon completion of project or as at April 1, 1983.						
Lakehead						
Keefer Terminal						
issued 30/06/69	478,544	June 1989	7 7/16%	59,681	34,502	
Port Alberni						
Wharf						
issued 12/01/70	307,989	June 1991	8 1/16%	26,451	24,309	
issued in 1971	891,594	June 1991	7 3/16%	80,055	62,670	

**City of Montreal**

P.C. 3924 of July 31, 1951 and P.C. 4250 of August 24, 1949 authorized loans to the City of Montreal for the purpose of the construction of the Atwater and St. Remi Street tunnels, respectively, under the Lachine Canal.

**Figure 53: Loan to Corporation of City of Montreal**

Purpose	Balance Mar 31/83	Maturity Dates	Interest Rates	<u>Scheduled Repayment</u> 1983-84	
				Principal	Interest
Atwater Tunnel issued 31/07/51	802,093	June 1991	3 1/8%	78,649	25,065
Rémi Tunnel issued 24/08/49	70,327	June 1983	3 1/8%	70,327	2,199



## E. Canadian Coast Guard Fleet

The Canadian Coast Guard operates an extensive marine fleet, which includes icebreakers, aids and supply vessels, search and rescue vessels, and specialized vessels for ship channel maintenance and submarine cable operations. The Coast Guard also operates both fixed wing aircraft and helicopters of various sizes. Most major Coast Guard ships can operate with helicopter support. Figure 54 shows general particulars of the vessels and the type and number of aircraft and hovercraft available to the Coast Guard Fleet in 1983.

Figure 54: Canadian Coast Guard Vessels and Craft by Type and Class

Type and Name	Year Com- pleted	Life Expec- tancy	Ship's Comple- ment	Person- Years*	Home Port
Heavy Gulf Icebreakers (Class 1300)					
Louis S. St. Laurent	1969	30	81	91	Dartmouth, N.S.
Medium Gulf/River Icebreaker (Class 1200)					
Pierre Radisson	1978	30	54	69	Québec, Qué.
Norman McLeod Rogers	1969	30	55	66	Québec, Qué.
John A. MacDonald	1960	30	80	83	Dartmouth, N.S.
Labrador	1953	30	85	88	Dartmouth, N.S.
Sir John Franklin	1979	30	54	69	St. John's, Nfld.
Des Groseilliers	1982	30	54	69	Québec, Qué.
Medium Gulf/River Icebreaker/Cable Ship (Class 1200)					
John Cabot	1965	30	79	88	St. John's, Nfld.
Major Navais Tenders - Light Icebreaker (Class 1100)					
Montcalm	1957	30	42	53	Québec, Qué.
Wolfe	1959	30	41	46	Prince Rupert, B.C.
J.E. Bernier	1967	30	41	49	Québec, Qué.
Griffon	1970	30	39	39	Prescott, Ont.
Camsell	1959	30	48	49	Victoria, B.C.
Sir Humphrey Gilbert	1959	30	41	51	St. John's, Nfld.
Walter E. Foster	1954	30	47	48	Saint John, N.B.
Edward Cornwallis	1949	30	44	50	Dartmouth, N.S.
Alexander Henry	1959	30	37	34	Parry Sound, Ont.
Sir William Alexander	1959	30	44	50	Dartmouth, N.S.
Narwhal	1963	30	34	43	Dartmouth, N.S.
Medium Navais Tenders - Ice Strengthened (Class 1000)					
Simon Fraser	1960	30	38	48	Québec, Qué.
Tupper	1959	30	37	44	Charlottetown, P.E.I.
Thomas Carleton	1960	30	39	45	Saint John, N.B.
Provo Wallis	1969	30	29	35	Dartmouth, N.S.
Bartlett	1969	30	29	38	St. John's, Nfld.
Montmorency	1957	30	31	30	Parry Sound, Ont.
Tracy	1968	30	33	38.5	Sorel, Qué.
Simcoe	1962	30	34	34.5	Prescott, Ont.
Nicolet	1966	30	26	30	Québec, Qué.
Beauport	1960	20	26	28.5	Montréal, Qué.
Montmagny	1963	30	23	25	Sorel, Qué.
Alexander MacKenzie	1950	30	28	36	Dartmouth, N.S.
Sir James Douglas	1956	30	28	35	Victoria, B.C.



Type and Name	Year Com- pleted	Life Expec- tancy	Ship's Comple- ment	Person- Years*	Home Port
Small Navaid's Tenders - Ice Strengthened (Class 900)					
Verendrye	1959	20	20	15	Sault Ste. Marie, Ont.
Kenoki	1964	20	12	12.5	Amherstburg, Ont.
Robert Foulis	1969	20	12	10	Saint John, N.B.
Namoo	1975	20	9	7.5	Selkirk, Man.
Skidegate	1964	20	12	13	St. John's, Nfld.
Small Navaid's Tenders (Class 800)					
Nokomis	1957	20	4	4	Thunder Bay, Ont.
Barge 501	1967	20	-	-	Saint John, N.B.
Cove Isle	1980	20	5	3	Parry Sound, Ont.
Gull Isle	1980	20	5	3	Parry Sound, Ont.
Nomad V	1966	20	-	-	Charlottetown, P.E.I.
Jean Bourdon	1968	20	8	4	Montréal, Qué.
F.G. Osborne	1974	20	4	4	Charlottetown, P.E.I.
Special River Navaid's Tenders (Class 700)					
Miskanaw	1958	30	8	4	Hay River, N.W.T.
Dumit	1979	30	9	4	Hay River, N.W.T.
Eckaloo	1961	30	9	4.5	Hay River, N.W.T.
Nahidik	1974	30	19	7.5	Hay River, N.W.T.
Tembah	1963	30	12	4.5	Hay River, N.W.T.
Large Search and Rescue Cutters (Type 600)					
Alert	1969	25	40	62	Dartmouth, N.S.
Daring	1958	20	39	46	Dartmouth, N.S.
Grenfell	1973	25	16	35	St. John's, Nfld.
Jackman	1973	20	16	35	St. John's, Nfld.
George E. Darby	1972	20	16	35	Victoria, B.C.
Intermediate Search and Rescue Cutters (Type 500)					
Ville Marie	1960	20	23	19	Québec, Qué.
Small Search and Rescue Cutters (Type 400)					
Rider	1962	20	24	24	Vancouver, B.C.
Racer	1963	20	24	24	Victoria, B.C.
Spume	1963	20	4	4	Meaford, Ont.
Spindrift	1965	20	4	4	Cobourg, Ont.
Spray	1964	20	4	4	Port Dover, Ont.
CG-123	1980	20	5	11	Prince Rupert, B.C.
CG-124	1980	20	5	8	Tadoussac, Qué.
CG-125	1982	20	5	11	Campbell River, B.C.
CG-126	1982	20	5	8	Goderich, Ont.
Search and Rescue Lifeboats (Type 300)					
CG-101	1967	15	3	6.25	Souris, P.E.I.
CG-102	1969	15	3	6.5	Westport, N.S.
CG-103	1969	15	3	6.5	Fisherman's Harbour, N.S.
CG-104	1970	15	3	6	Bull Harbour, B.C.
CG-105	1970	15	3	8	Tofino, B.C.
CG-106	1970	15	3	8	Bamfield, B.C.
CG-107	1973	15	3	7	Burin, Nfld.
CG-108	1974	15	3	5	Tobermory, Ont.
CG-109	1974	15	3	4	Thunder Bay, Ont.
CG-114	1974	15	3	7	Burgeo, Nfld.
CG-115	1975	15	3	6.25	Shippagan, N.B.
CG-116	1975	15	3	6.5	Clark's Harbour, N.S.
CG-117	1975	15	3	6.5	Louisbourg, N.S.
CG-118	1975	15	3	6.5	Louisbourg, N.S.
CG-140	1981	15	3	7	Port Mouton, N.S.
CG-141	1981	15	3	7	Magdalen Is., Qué.

Type and Name	Year Com- pleted	Life Expec- tancy	Ship's Comple- ment	Person- Years*	Home Port
Small Rescue Craft (Type 100)					
Relite	1967	15	1	2	Campbell River, B.C.
CG-98	1975	15	3	8	Québec, Qué.
CG-119	1973	15	3	4	Port Weller, Ont.
CG-120	1972	15	3	2	Amherstburg, Ont.
CG-121**	1968	20	3	4	Portsmouth, Ont.
CG-122	1976	15	3	5	Ganges, B.C.
CG-156	1982	15	3	6.5	Kitsilano, B.C.
Swift	1981	10	3	8	Kitsilano, B.C.

#### Rotary Wing Aircraft

Sikorsky S-61	1
Bell 212	5
Bell 206B	18
Bell 206L	7
Alouette III	3
	34
Bell 206B destroyed and to be replaced	3
	37

#### Inshore Rescue Boats

Total of 28 in this class

Various Locations  
(Seasonal only)

#### Cadet Training Vessel (Coast Guard College)

Mikula	1959	25	n/a	Sydney, N.S.
--------	------	----	-----	--------------

Type	Quantity
Landing Craft Mechanized (LCM)	7
Dumb Barge	22
Sea Trucks, Self-Propelled Barges (Pollution Clean-up)	39
Fixed Wing Aircraft	
Douglas DC-3	1
Hovercraft	
Voyageur	1
SRN-5	1
SRN-6	2
	4

**NOTES:** This inventory does not include lifeboats, surf boats, self-propelled barges and other small craft which are carried onboard the large vessels, nor does it include all the small boats available for use at the various Canadian Coast Guard bases and lighthouse stations.

There are thirty-four helicopters operated by the Canadian Coast Guard. (The Department of Fisheries and Oceans owns four of these, but Coast Guard operates them on behalf of DFO).

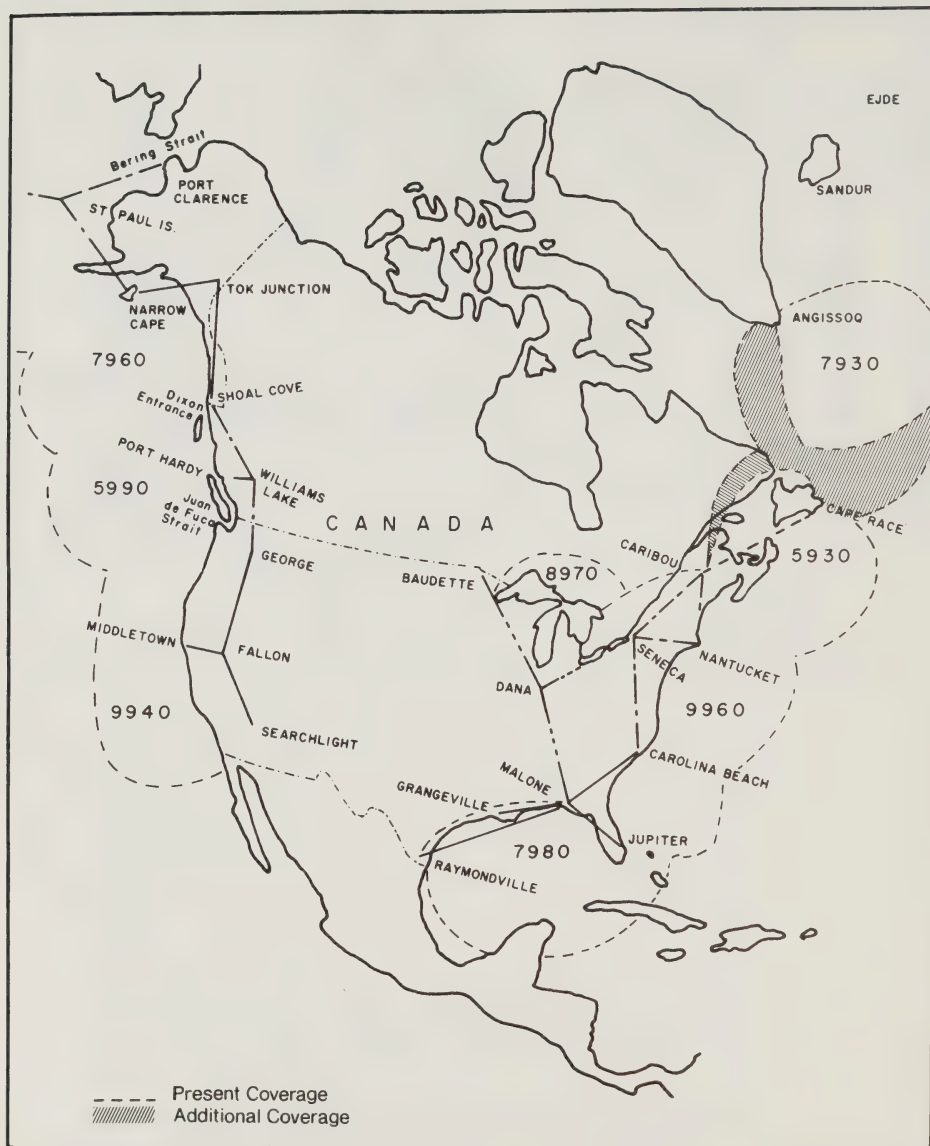
\* Denotes the total number of person-years required to operate a vessel, including the relief pool needed to accommodate leave, sickness, training, and seasonal usage of vessels.

\*\* To be decommissioned, Spring of 1983 and replaced by CG-157.

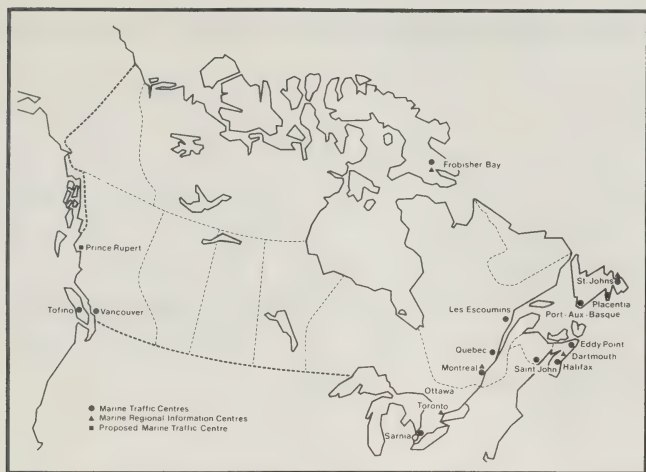
Figure 55: Canadian Coast Guard Bases and Sub-bases



Figure 56: Long-Range Navigation System (Loran C) Coverage



**Figure 57: Vessel Traffic Management Stations**



**Figure 58: Canada Ports Corporation Ports and Elevators**



\*National Office, Ottawa

1. Port of St. John's, Nfld.

2. Port of Halifax, N.S.

3. Port of Saint John, N.B.

4. Port of Belledune, Que.

5. Port of Sept-Îles, Que.

6. Port of Chicoutimi, Que.

7. Port of Baie des Ha! Ha!, Que.

8. Port of Quebec, Que.

9. Port of Trois-Rivières, Que.

10. Port of Montreal, Que.

11. Prescott Elevator, Ont.

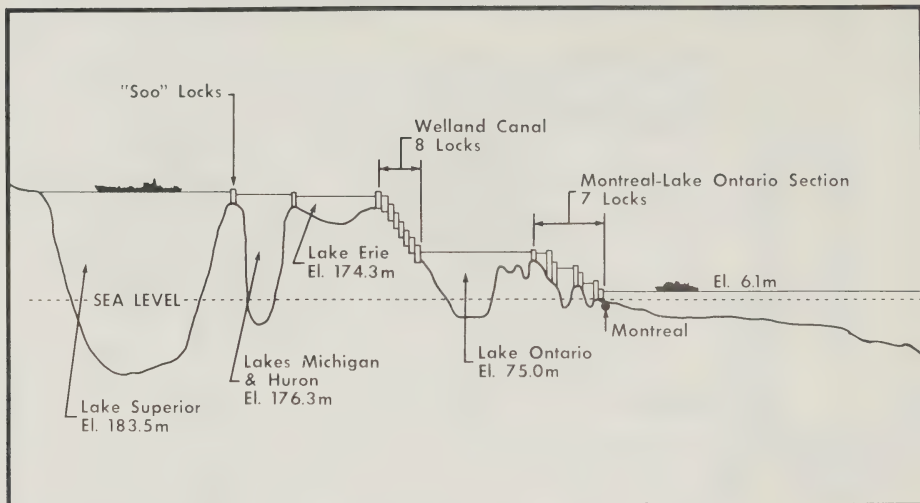
12. Port Colborne Elevator, Ont.

13. Port of Churchill, Man.

14. Port of Vancouver, B.C.

15. Port of Prince Rupert, B.C.

Figure 59: Profile View of the St. Lawrence Seaway System





---

Surface Transportation Program  
Expenditure Plan

1983-84

---



---

## Table of Contents

---

### Extracts from Part II of the Estimates

4-4

#### Section I

##### Program Overview

A.	Highlights	4-7
B.	Financial Summary by Activity	4-8
C.	Background	
1.	Introduction	4-10
2.	Legal Mandate	4-10
3.	Program Objective	4-10
4.	Program Organization for Delivery	4-11
D.	Planning Perspective	
1.	Environment	4-12
2.	Initiatives	4-12
3.	Program Effectiveness	4-14

#### Section II

##### Analysis by Activity

A.	Highway Transport	4-18
B.	Water Transport	4-25
C.	Railway Transport	4-32
D.	Urban Transport	4-39
E.	Grain Transport	4-44
F.	Direction and Administration	4-48

#### Section III

##### Supplementary Information

A.	Analysis by Object	4-52
1.	Expenditures by Object	4-52
2.	Personnel Expenditures	4-53
3.	Capital Expenditures	4-55
4.	Grants and Contributions	4-56
B.	Cost Analysis	4-59

## Extracts from Part II of the Estimates

### Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend \$1,254,380,000 to operate the Surface Transportation Program during the 1983-84 fiscal year. This amount includes \$42,900,000 of non-budgetary expenditures representing equity purchases in the Canadian National Railway Company. Existing statutes authorize the expenditure of an additional \$3,604,000 resulting in total program expenditures of \$1,257,984,000.

### Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1983-1984	1982-1983	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
<b>Vote 60</b> - Surface Transportation - Operating expenditures.....	24,611,000	23,548,000	1,063,000
<b>Vote 65</b> - Surface Transportation - The grants listed in the Estimates and contributions including:			
a) payments to cover commitments made or approved prior to September 1, 1977 pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act and authority to make payments in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council under a program for urban transportation assistance, and pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act;			
b) payments for purposes described in paragraphs 20(1)(a) and (b) and subsection 20(6) of the Railway Relocation and Crossing Act, in respect of the construction, reconstruction and improvement of grade separations where recommended by the Canadian Transport Commission on or after September 1, 1977; and			
c) payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund Act so as to make the minimum allowance payable in the calendar year 1983 \$50 per month instead of \$20 per month as fixed by the said Act.....	248,955,000	304,013,000	(55,058,000)
(Words as previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
<b>Vote 70</b> - Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company pursuant to contracts with Her Majesty:			
a) for the operation of the following subsidized water transportation services: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. - The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby - Saint John ferries and terminals, and			
b) to pay the cost of rail/water and narrow gauge/standard gauge interface, ferries and terminals.....	158,864,000	152,872,000	5,992,000
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
<b>Vote 75</b> - Payments to the Northern Transportation Company Limited pursuant to contracts with Her Majesty for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation.....	650,000	400,000	250,000

### 4-4 (Surface Transportation Program)

Budgetary - Continued

	ESTIMATES		
	1983-1984	1982-1983	Change
	\$	\$	\$
<b>Vote 80</b> - Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the Company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract of discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977.....	755,400,000	639,500,000	115,900,000
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
<b>Vote 85</b> - Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company and CN Marine Inc., for the prescribed portion of the costs incurred by them for benefits provided to their adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services.....	2,000,000	4,000,000	(2,000,000)
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
<b>Vote 90</b> - Payments to the Canadian National Railway Company (CNR) in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board to conduct a program of testing and evaluation of railway operations in Newfoundland consistent with the objectives of the Government of Canada and with the principles of the National Transportation Act and to reimburse CN, from the program, for wage and wage-related costs incurred by CN at the request of the Minister during the testing and evaluation period.....	21,000,000	25,000,000	(4,000,000)
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1982-83)			
<b>Statutory</b> - Payments to the Canadian National Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal.....	2,200,000	2,045,000	155,000
<b>Statutory</b> - Contributions to Employee Benefit Plans.....	1,404,000	1,239,000	165,000
Appropriation not required for 1983-84.....			
	1,215,084,000	1,152,617,000	62,467,000
Non-Budgetary			
<b>Vote L95</b> - To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty on such terms and conditions as may be negotiated with Canadian National Railway Company (CNR) and approved by the Governor in Council, in respect of the East Coast ferry and coastal services no par value shares in the capital stock of CNR which shares CNR shall issue.....	42,900,000	38,400,000	4,500,000
(As previously provided in appropriation Act No. 2, 1982-83)			
Total Program.....	1,257,984,000	1,191,017,000	66,967,000





---

## Section I Program Overview

---

### A. Highlights

The Surface Transportation Program has established these 1983-84 goals:

- to oversee the development and implementation of the government's western transportation initiative for the provision of adequate railway capacity in Western Canada and the requisite legislative changes, with particular focus on the grain transportation and handling system (see page 12);
- to review the legislative, institutional and contractual framework governing rail passenger services, and the performance of that mode within the context of the overall national transportation system (see page 14);
- to continue the implementation and the evaluation, in a multi-modal context, of rail and highway programs in the Atlantic Provinces and to recommend next phases, if any (see pages 37 to 38 and 23);
- jointly with the provincial regulatory authorities, to continue the assessment of the efficiency and effectiveness of extra-provincial motor vehicle regulation and to recommend appropriate regulatory and/or legislative changes (see page 20);
- to review the water transportation assistance policy, which provides the framework within which financial support can be provided to ferry and coastal services (see page 25);
- to renegotiate the existing five-year tripartite agreement between CN, CN Marine and Transport Canada (see page 30);
- to contribute to the reduction of traffic fatalities by 1983 to 2.3 per 100 million kilometres driven through improved vehicle safety, additional research and programs to increase public awareness (see page 18); and
- to contribute to the reduction in the average fuel consumption of all new vehicles by any one manufacturer sold in Canada to 8.7 litres per 100 kilometres in the 1984 model year and 8.6 litres by the 1985 model year (see page 22).

## B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

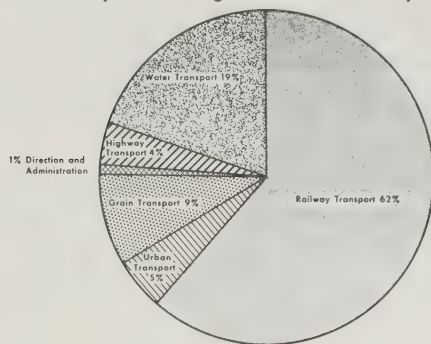
	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change	For Details See Page
Budgetary				
Highway Transport	55,325	55,554	(229)	18
Water Transport	191,635	187,221	4,414	25
Railway Transport	782,641	645,923	136,718	32
Urban Transport	61,943	54,134	7,809	39
Grain Transport	114,097	188,742	(74,645)	44
Direction and Administration	9,443	10,185	(742)	48
	1,215,084	1,141,759	73,325	
Non-Budgetary				
Water Transport Investments	42,900	38,400	4,500	30
	1,257,984	1,180,159	77,825	
Authorized person-years	300	300	-	

The 1983-84 estimated expenditures of \$1,258.0 million represents an increase of \$77.8 million or 6.6% over the 1982-83 forecast. Major items making up this increase are:

- Increased operating costs for CN Marine ferry services \$ 3 million
- Increased grants and contributions for provincial coastal ferry and freight and passenger services \$ 4 million
- Decrease in grant to Newfoundland Steamship Limited due to buy out arrangement \$ (3 million)
- Increased payments to VIA Rail for capital purposes \$ 43 million
- Increased payments to VIA Rail for operating purposes \$100 million
- Reduced payments to CN Railway and CN Marine in respect of employee benefits \$ (2 million)
- Reduced payments to CN Railways for testing an evaluation in respect of Newfoundland rail operations \$ (4 million)
- Increased contributions for Urban Transportation Assistance \$ 3 million
- Contributions for Regina Railway Relocation project \$ 5 million
- Increased Contributions for Prairie Branch Line rehabilitation \$ 7 million

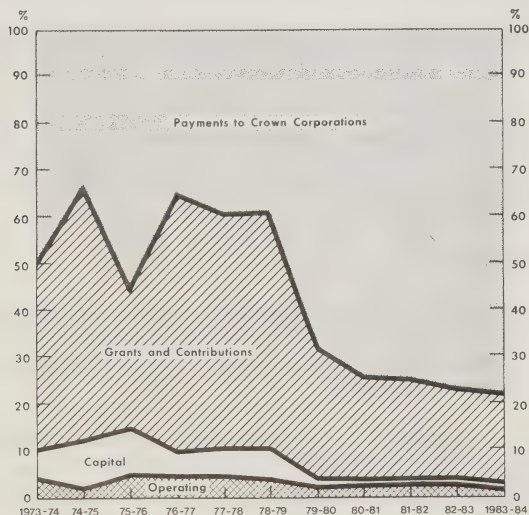
- Decreased contributions because of purchase in 1982/83 of 1280 grain hopper cars, one year funding only \$ (83 million)
- Increased share purchase in CNR to fund CN Marine Inc. capital expenditures \$ 5 million

**Figure 2: Gross Expenditures by Activity  
(Percentage Distribution) 1983-84**



(Including non-budgetary)

**Figure 3: Gross Expenditures by Expense Category  
(Percentage Distribution)**



(Excluding non-budgetary)

## **C. Background**

### **1. Introduction**

The Surface Transportation Program discharges the federal government's responsibilities for highway, water, railway, urban and grain transportation. Because of the pervasive influence of transportation on the economy, there is considerable liaison with provincial governments and other federal government departments such as the Departments of Energy, Mines and Resources, Environment, Public Works, and Regional and Industrial Expansion, which have particular transportation responsibilities within their mandates. As well, the operations and funding of this Program are significantly affected by the economic and technical regulation of surface transportation by the Canadian Transport Commission.

The Surface Program has few regulatory responsibilities, except for motor vehicle and tire safety, exhaust emissions and fuel consumption. It neither owns nor operates major facilities (except for the motor vehicle testing center). Rather, it contracts for certain transportation services required by law (e.g., Newfoundland ferries) or which are federal obligations (e.g., ferries and rail passenger services). It also makes significant grants and contributions for the operation of coastal ferries, the transportation of grain by rail, improvements to highway networks, safer railway crossings and improved urban transportation systems.

### **2. Legal Mandate**

The National Transportation Act (Parts III and IV), the Railway Act, the Motor Vehicle Transport Act, the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act and the Railway Relocation and Crossing Act are the principal acts governing Program undertakings. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which P.E.I. entered Confederation.

### **3. Program Objective**

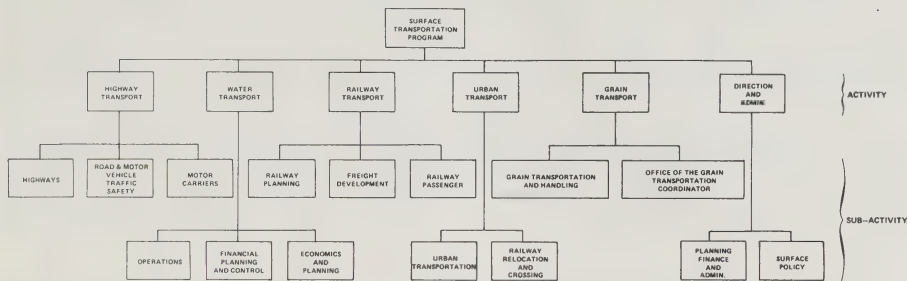
The Surface Transportation Program attends to the development and operation of a safe and efficient national surface transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

In addition, the Program has sub-objectives that address safety, efficiency, equity and accessibility in the transportation system and support the federal government's social and economic objectives.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Surface Transportation Program is divided into six activities and 15 sub-activities. Figure 4 illustrates the activity structure.

Figure 4: Activity Structure



Organization Structure: The Surface Transportation Program has undergone a change during the past year, but an amendment to the activity structure to reflect this reorganization has not yet been approved. As a result there is some overlap of responsibilities between directorates (Figure 5). Each Director General reports to the Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, who in turn reports to the Deputy Minister of Transport.

Figure 5: Reconciliation of Activity Structure and Organization 1983-84

Activities							
	Highway Transport	Water Transport	Railway Transport	Urban Transport	Grain Transport	Direction and Admin	Total
\$000's							
Administrator						473	473
Directorates:							
Highways	43,664						43,664
Road Safety	11,661						11,661
Water		234,535					234,535
Rail Freight and Grain			25,468		114,097		139,565
Railway Passenger			757,173				757,173
Policy, Planning and Urban				61,943		8,970	70,913
Total	55,325	*234,535	782,641	61,943	114,097	9,443	1,257,984

\* Includes non-budgetary



## **D. Planning Perspective**

### **1. Environment**

The Surface Program recently has grown in response to pressures for improvement in surface transportation modes and for solutions to specific modal and regional problems. Major contributors to the growth in expenditures have been the rail passenger program (following the transfer of responsibility for administering rail passenger subsidies from the Canadian Transport Commission to Transport Canada), the increased costs to provide ferry services in Eastern Canada and assistance to the transport of grain.

Decisions by the federal government on transport policy directly affect the level of resources employed by the Surface Program. Conversely, decisions on the nature and level of funding directly affect the levels of service provided and the ability of the Program to meet its other transport objectives.

Low real growth in the Gross National Product and in personal income have reduced traffic growth for all modes. Technological and other productivity increases are unable to entirely offset major increases in operating costs. Additional research and development and productivity improvements must be top priority concerns of management.

Emphasis within the Program now is on functions directly related to the federal government responsibilities. Thus, the federal government is seeking to minimize expenditures in areas which are the responsibility of other governments.

Public pressure continues to grow concerning safety related areas. Events such as the Mississauga rail accident have kept transportation safety in the forefront. The provinces, industry, road safety associations and consumer groups rely heavily on the federal government as the necessary catalyst to undertake and coordinate national safety initiatives. Similarly, emphasis has in the past few years been focussed on energy matters.

### **2. Initiatives**

Several activities within the Program will see major changes during 1983-84. These initiatives are summarized below, and references are made to other sections of this Plan where further details can be found. The other activities within the Program which are not included below will not see major changes during this fiscal year.

**Grain Transportation:** In February 1982, the Minister announced the Government's Policy Statement on Western Rail Transportation. In brief, the Policy Statement indicated that the Government had decided that a comprehensive and shared approach should be implemented to ensure that the West has adequate rail capacity for rapidly increasing resource exports,



including grain. Such an approach was to be developed on the basis of the following principles: adequate compensation to the railways for moving grain; the payment on an annual basis by the Government of the 1981-82 railway revenue shortfall; the sharing of future cost increases among the railways, producers, and government; an increased contribution from grain producers; railway performance, service and investment guarantees; freight rate adjustments for agricultural products; increased efficiency in the grain transportation system; and government purchase of 1280 hopper cars in 1982.

Detailed discussions were held with Western farm organizations which culminated in the "Gilson Report". The report indicated a substantial degree of consensus and contained a large number of suggestions, conclusions and recommendations. Four government/industry task forces were appointed to deal with the implementation aspects of four major issues: rates; legislation; method of payment; and a central co-ordinating agency.

Based on this extensive consultation, the Government has developed detailed legislative proposals. A major objective planned for 1983-84 is to enact new legislation and to implement programs which will lead to increased railway investments and rail capacity and to a viable and efficient grain transportation system.

The major federal objective is to ensure that the grain handling and transportation system has or develops the capacity required to handle the increasing volumes of grain to meet domestic and export market demands. (Exports are forecast to increase to 30 million tonnes annually by 1985-86). In doing so, it is planned to terminate the ad hoc approach to grain transportation and railway capacity and replace it with a comprehensive solution.

Approval was received during 1982-83 to purchase an additional 1280 grain hopper cars at an estimated cost of \$83 million.

**Rail Passenger:** The restructuring of services ordered by Cabinet in the summer of 1981 went into effect in November 1981 and September 1982 as planned. The need for the restructuring has become more evident as the operating cost escalation rate is still increasing beyond expectations, owing mainly to railway industry inflation rates and volumes of work required, such as maintenance, associated with rail passenger services. Equipment and infrastructure improvements will continue to be the government's investment priority to further enhance service to the public. The government is also investing in much-needed capital improvements, which should reduce fleet maintenance requirements. In April 1982, 10 additional LRC train sets were ordered for eventual deployment in the East and West. In line with the program objectives of optimizing the efficiency and cost-effectiveness of the national transportation system, two major initiatives are planned for 1983-84 to air and resolve major policy issues:

**VIA Legislative Review:** A comprehensive review of the legislative requirements of the Rail Passenger Program and of VIA Rail will be initiated in 1983-84; broad consultations with interested parties will provide input to the review; and

**Program Evaluation:** As an ongoing activity, the performance of rail passenger services will be evaluated within a multimodal context, with emphasis on options for the future development of corridor and transcontinental services.

**Water Transport:** Renegotiation of the Tripartite Agreement with C.N. Marine, CN and Transport Canada; review of the assistance policy; development of pricing policy; development of performance indicators; and, the initiation of a survey to determine user profiles, quality of service and price sensitivity.

**Highway Transportation:** The directorate will continue to monitor extra provincial motor carrier regulations and draft amendments, as appropriate, to the Motor Vehicle Transport Act to ensure that legislation provides a framework for effective inter-provincial trucking.

**Atlantic Transportation:** Certain federal highway and rail programs in the Atlantic provinces are scheduled to terminate within the next few years. Evaluations will be undertaken in 1983-84 to assess the costs and benefits of these programs in a multi-modal context and to recommend the type of follow-up programs, if any, that should be pursued.

### **3. Program Effectiveness**

The federal government pursues its stated objectives for surface transportation through the Program; this role is complicated because surface transportation includes three quite dissimilar modes of transport (railway, ferry and highway) and the federal government's jurisdiction varies within these three modes. Rail and interprovincial ferries are federal responsibilities, but the highway mode is primarily the responsibility of provincial governments.

For this reason, there are no comprehensive indicators of the extent to which the Program is "attending to the provision of a safe and efficient national surface transportation system". But there are specific measures of efficiency and safety for the major undertakings of the Surface Program, and these can be used as a proxy for assessing overall Program effectiveness. These are presented in Figures 6 to 9, together with brief comments and cross references to greater detail in Section II: Analysis by Activity.

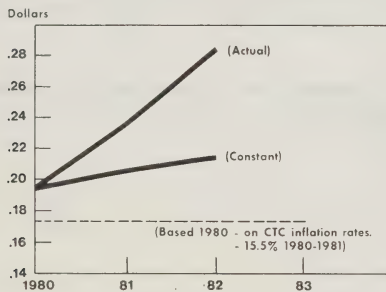
The Surface Transportation Program meets its stated objectives in close cooperation with various other Federal groups, with other levels of government and with industry. Thus changes in any of these measures of achievement could not be solely attributed to the performance of the Program.

**Efficiency:** Three important indicators of the Surface Program's progress towards greater efficiency are the level of subsidies for rail passenger and ferry services and motor vehicle energy consumption.

**Rail Passenger Program:** One measure of its efficiency is the average level of federal subsidy per revenue passenger mile. This must be qualified because rail passenger services include a mix of types of service from the relatively efficient inter-city services to those provided for access to remote areas. The latter are very poor financial performers but are provided to meet the basic transportation needs of the areas served.

Figure 6 summarizes the levels of subsidies in constant dollars (1980 has been used as the base year). More details are presented on page 35.

**Figure 6: Average Subsidy per Revenue Passenger Mile\***



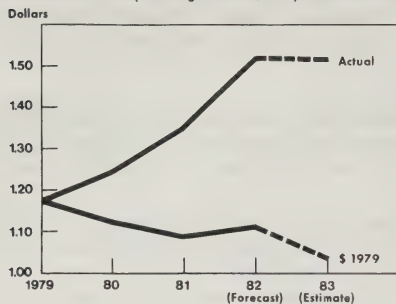
\*A revenue passenger mile is defined as "the movement of a paying passenger the distance of one mile".

**Ferry Subsidies:** The trend in average subsidy payments for all ferry services to which the Surface Transportation Program contributes is shown in Figure 7. Again, the need to improve access to remote communities and promote economic development must be taken into account. More details are provided on page 28.

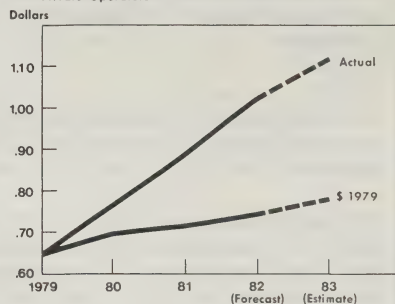
CN Marine provides constitutional services to P.E.I. and Newfoundland including coastal Labrador and rail services to both provinces. And also provide services in the Bay of Fundy. Factors such as size of operation; vessel configuration, operating conditions, and capacity; level of service; distances and cargo make cost comparisons with the other operators of limited value.

**Figure 7: \*Subsidy per Auto-Equivalent Mile of Capacity Offered.**

CN Marine Inc. (Excluding Coastal Services)



Private Operators

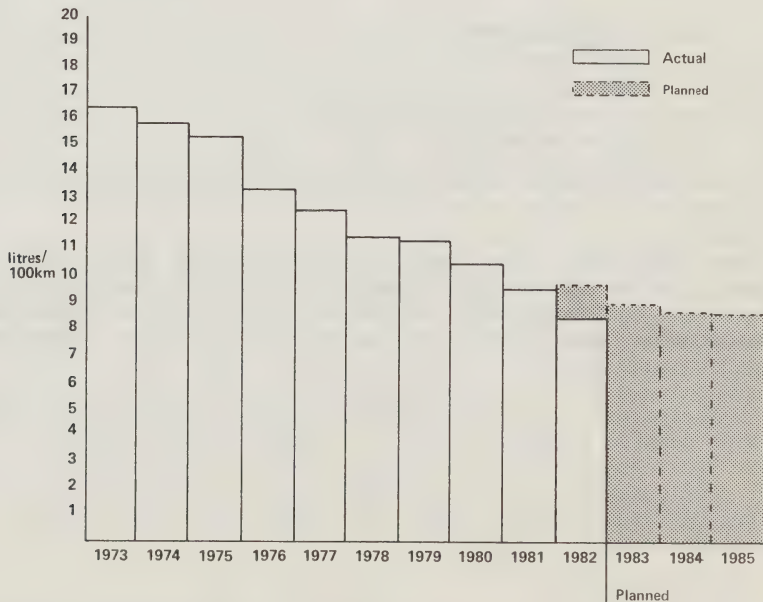


Note: Auto-equivalent mile of capacity = Max. Capacity of Vessel in auto-equivalent X # of trips per vessel X crossing length in miles.

**Energy Consumption:** The Surface Transportation Program contributes to reducing the fuel consumption of motor vehicles by establishing voluntary fuel economy standards.

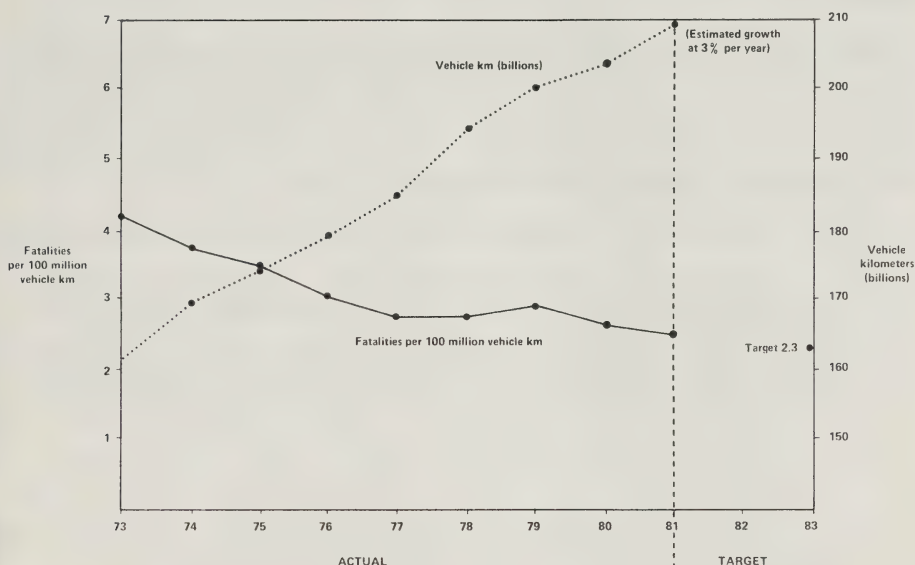
Past and future targets are presented in Figure 8 and explained in more detail on page 22.

**Figure 8: Average Fuel Consumption of New Vehicle Sales (litres per 100 km)**



**Safety:** The Surface Transportation Program has been participating with provincial governments and the automobile industry in complementary programs to reduce the road fatality rate. Figure 9 provides past and target maximum levels for this effort; more details are provided on page 21.

**Figure 9: Annual Fatalities per 100 Million Vehicle Kilometres**





---

## Section II

### Analysis by Activity

---

#### A. Highway Transport

##### Objectives

To help reduce deaths, injuries and property damage from motor vehicle use; to reduce the average fuel consumption and exhaust emissions of new vehicles; to promote the smooth and efficient flow of people and goods by motor vehicle across provincial and international boundaries in accordance with federal policy; and, to ensure the adequate provision and maintenance of a contiguous highway network throughout Canada.

Specific goals and initiatives relating to these objectives include:

- to reduce the 1978 road fatality base rate by 17% by 1983, through cooperative road safety programs undertaken with the provinces;
- to reduce average fuel consumption of new vehicles to 8.6 litres per 100 kilometres by the 1985 model year and keep the public informed through publication of fuel economy ratings on all new cars on the Canadian market;
- to issue improved safety standards on child car seats and gaseous fuel systems and to amend other motor vehicle safety standards;
- jointly with provincial regulatory authorities, to continue the assessment of the efficiency and effectiveness of extra-provincial motor vehicle regulation and to recommend appropriate regulatory and/or legislative changes;
- to continue the implementation and evaluation of joint highway programs in the Atlantic Provinces and to recommend whether Phase III should be undertaken by the federal government; and
- to monitor extra-provincial motor carrier regulations and draft amendments, as appropriate, to the Motor Vehicle Transport Act to ensure that legislation provides a framework for effective inter-provincial trucking.

##### Resource Summary

The highway transport activity accounts for approximately 4% of the total 1983-84 Surface Program expenditures and 51% of the total person-years.



Figure 10: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Road/Motor Vehicle						
Traffic Safety	11,661	131	11,817	131	(156)	-
Highways Development	43,083	11	42,406	11	677	-
Motor Carrier Transport	464	9	1,223	9	(759)	-
Highway/Motor Carrier Direction and Administration	117	2	108	2	9	-
	55,325	153	55,554	153	(229)	-
Revenue	150	-	125	-	25	-

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre and also from the disposition of capital acquisitions, such as vehicles, after testing is completed. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

Figure 11: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	6,023	11	5,640	10	5,161	22
Professional and special services	3,682	7	4,377	8	4,106	17
Other	1,813	3	1,703	3	2,262	10
Capital	1,532	3	1,464	3	1,505	6
Grants and contributions	42,275	76	42,370	76	10,551	45
	55,325	100	55,554	100	23,585	100

## Description

Although provincial governments have responsibility for the construction and operation of highways, the federal government retains responsibility for the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning road safety, safety standards for motor vehicles and parts, vehicle emissions and fuel economy. As well, the federal government provides selective financial assistance for the construction and improvement of highways, bridges and tunnels, and conducts policy research and coordinates activities concerning interprovincial trucks and buses. The activity is carried out through the following three sub-activities:

**Road and Motor Vehicle Traffic Safety:** Involves the development, drafting, evaluation and enforcement of safety regulations, the investigation of vehicle defects and subsequent corrective action, and the reduction of fuel consumption and emissions from motor vehicle use. This sub-activity is one of a number of Federal/Provincial initiatives to improve the safety of vehicles and parts used in Canada. The Motor Vehicle Test Centre in Blainville, P.Q., is part of this sub-activity and accounts for 29 person-years, representing 22% of the total activity strength and approximately 10% of the total Surface Program strength.

**Highways Development:** Is responsible for the negotiation, implementation and administration of construction programs jointly funded with the provinces on provincial primary highway networks. It conducts engineering and economic evaluations of the programs and is the lead federal government agency on highway matters and on international bridges.

**Motor Carrier Transport:** This sub-activity has two components, Policy and Regulation, and Economic Analysis.

The Policy and Regulation component promotes a nationally uniform system to administer the economic affairs of trucking and bus companies under federal jurisdiction. This requires liaison with provincial regulators, the Department of External Affairs, and United States regulatory agencies and departments.

The Economic Analysis component is responsible for the development of federal economic policy for that part of the motor carrier industry under federal jurisdiction. This requires the establishment and maintenance of a credible data base and the conducting of socio-economic studies.

## Performance Information/Resource Justification

**Road Safety:** In 1983-84 the Road and Motor Vehicle Traffic Safety sub-activity will upgrade its computerized record keeping facilities to accommodate the increasing number of public complaints as well as vehicle and vehicle component evaluation information. Approximately 1,800 complaints are anticipated in 1983-84. Approximately 1,000 motor vehicle collisions will be investigated through contracts with 10 accident investigation teams based at Canadian universities across the country with a total contract value of \$1.1 million in 1983/84. The accident data will support socio-economic analysis and engineering studies for new or improved motor vehicle standards as well as research into the injury mechanisms for motor vehicle occupants.

A grant of \$108,000 is being made to the Road and Transportation Association of Canada. This is a non-profit association of voluntary members including the federal, provincial and municipal governments, carriers, manufacturers and consultants, as well as members of the construction industry and the academic community. The Association deals with technical, economic and policy issues for all modes of transportation, but particularly those concerning the road sector. It issues publications to encourage the development of transportation.

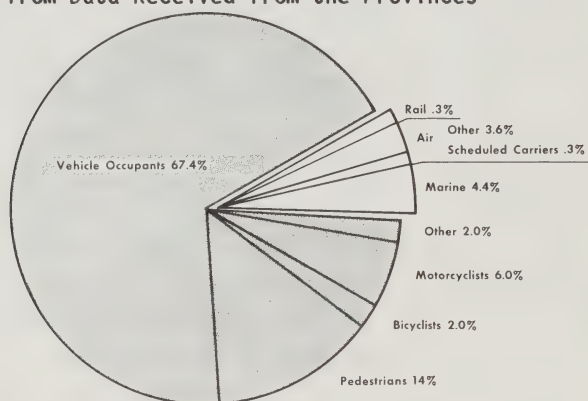
Contributions for countermeasures research will be made to organizations, agencies, associations and institutions that conduct research or develop or evaluate studies of road safety problems or accident countermeasures affecting the road user, the vehicle or the roadway system. Classes of recipients include provincial governments and agencies, and institutions and associations active in research on road safety and related issues. Funds are made available only on a cost-shared basis, and requests for funds are approved only for those studies consistent with current objectives of this activity.

As a result of Transport Canada's road safety programs, coordinated with complementary programs in the provinces and territories, Canada's road fatality rate (all fatalities, including motor vehicle drivers and occupants, pedestrians, cyclists, motorcyclists and others) was reduced by 31% during 1973-78. Since 1978, programs carried out at the present funding level have slightly reduced the fatality rate in relation to kilometres driven (see Figure 12). As shown in Figure 13, about 90% of all transportation fatalities still occur on the road system.

Figure 12: Driver Fatalities in Relation to Kilometres Driven

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1983
Population in millions	22.0	22.4	22.7	23.0	23.3	23.5	23.5	23.7	24.3	
Vehicle km in billions	161	169	174	179	185	194	200	203	216	ESTIMATE 222
Driver seat belt use	N.A.	N.A.	22%	N.A.	43%	36%	43%	36%	38%	
Fatalities	6,706	6,290	6,061	5,307	5,253	5,426	5,751	5,459	5,370	
Fatalities per 100 million veh-km	4.2	3.7	3.5	3.0	2.8	2.8	2.9	2.7	2.5	TARGET 2.3

Figure 13: Fatality Percentage by Mode of Transportation from Data Received from the Provinces



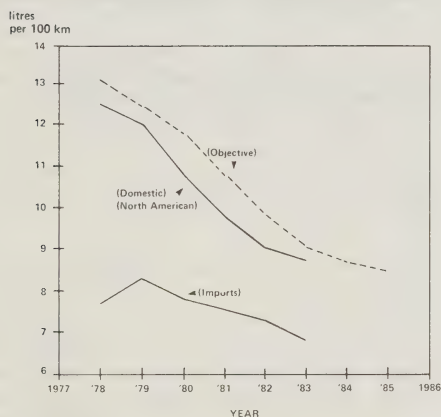
(Based on Approximations for 1979)

**Fuel Consumption:** Canada now consumes about 1.8 million barrels of oil daily. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. In January 1976 the government announced an economy program directed primarily at privately operated passenger vehicles. Manufacturers agreed to voluntarily comply with this program. To define this program and monitor compliance by industry, the Surface Program has produced guidelines and standard test methods, and has audited manufacturers' data on consumption, analysed public complaints, and conducted surveys on vehicles labelling and the issuance of fuel consumption information to the public. As shown in Figure 14, this has contributed to annual improvements in the Canadian new car fleet average fuel efficiency since 1978. The new car fleet sold in 1983 will reduce fuel consumption by 94% over 1973 levels. To ensure the continuing improvement in motor vehicle fuel efficiency, Parliament passed the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act in 1982.

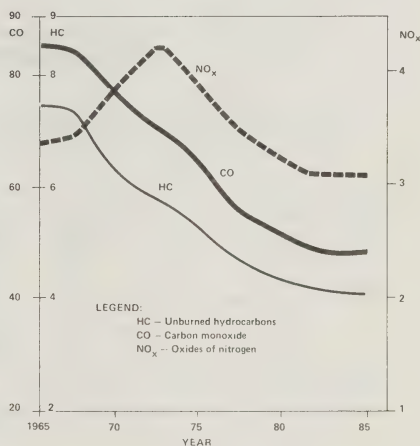
Closely associated with efficient fuel consumption is the desired level of emissions produced by fuel-efficient vehicles. Standards for emissions of airborne pollutants have been developed in close liaison with the Departments of Environment and Energy, Mines and Resources, and other North American engineering and energy organizations. Vehicles are purchased each year - the number and variety depend on the degree of technological change - and they are tested against current consumption and/or emission standards. Commencing in 1982-83 and proceeding through 1983-84, socio-economic impact analyses are being conducted jointly with the Department of the Environment for proposed changes in exhaust emission standards for the post-1985 period.

Figure 15 shows the predicted rates of harmful emissions. This reflects the replacement of older vehicles with newer vehicles meeting current standards.

**Figure 14: New Car Fleet Fuel Consumption Averages**



**Figure 15: Predicted Average Automobile Emission Rates**



**Highways Development:** A second phase of the highway strengthening/improvement program was approved by Cabinet in 1982 for the three Maritime provinces New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island. This involves an expenditure of \$84 million, of which \$18 million is estimated for 1983-84. A similar phase II program was approved in that year for Newfoundland, where the outlay will amount to \$36 million, of which \$15,540,000 is estimated for 1983-84. Between 1977 and 1982 \$100 million in federal funds was disbursed for phase I of the same program in the four Atlantic provinces. A separate committee with representation from Transport Canada and each of the four Atlantic provinces will ensure that a comprehensive evaluation report is available upon termination of Phase II. The results of the evaluation will assist in determining the need for Phase III of the program.



The current project in Newfoundland runs for three years (1982-83 to 1984-85) and the agreements with the Maritime provinces last for five years (1982-83 to 1986-87).

Additional highway programs have been transferred from the Department of Regional Economic Expansion to Transport Canada. They involve the completion of the upgrading of roads in British Columbia (\$1,000,000 in 1982-83), and in Quebec, where \$59,231,800 will be spent between 1982-83 and 1986-87. The estimated expenditure for 1983-84 in Quebec is \$8,577,000.

The Highways Development sub-activity collaborates with other government departments having highway responsibilities, through the Chairmanship and Secretariat of the Interdepartmental Highway Committee and the Interdepartmental Committee on International Bridges.

Figure 16 shows the expenditures and kilometres of upgraded highways by province since 1974-75.

**Figure 16: Contributions to Primary Highways Strengthening Program by Province (\$000)**

		1974-75	1975-76	1976-77	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	FORECAST 1982-83	TOTAL
		(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)
B.C.	(1)	2,500	2,500	1,401	3,599	2,500	-	-	-	-	12,500
	(3)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000	1,000
Alta.	(1)	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	-	-	-	-	12,500
	(2)	5,030	7,066	8,098	8,048	9,205	5,885	-	-	-	43,332
Sask.	(1)	-	2,938	4,562	2,500	2,434	2,500	7,500	-	-	22,434
	(2)	4,240	5,936	7,802	8,310	8,734	5,554	-	-	-	40,576
Man.	(1)	2,100	2,062	2,273	2,500	1,378	6,158	-	-	-	16,471
	(2)	6,430	8,873	10,802	12,088	13,889	8,102	-	-	-	60,184
Que.	(3)	-	-	-	-	-	-	-	-	13,172	13,172
N.S.	(2)	-	-	-	5,175	10,254	15,049	1,522	-	7,000	39,000
N.B.	(2)	-	-	-	850	4,449	8,360	9,661	7,681	6,500	37,501
	(3)	-	-	-	-	-	-	-	-	2,032	2,032
P.E.I.	(2)	-	-	-	423	2,242	2,989	1,346	-	1,500	8,500
Nfld.	(2)	-	-	-	-	9,805	15,984	3,628	583	11,400	41,400
Total	(\$000)	22,800	31,875	37,438	45,993	67,390	70,581	23,657	8,264	42,604	350,602
(1)	Prairie Northland Highway Program										
(2)	Highway Strengthening/Improvement Program										
(3)	Other Highway Funding Programs (transferred from DREE)										

NOTE: Records are not maintained at Transport Canada to indicate the accumulated mileage/kilometres of highway improvements. It must be noted that in some cases, for example, final paving, projects represent the final step on projects not implemented under the Program. Likewise some grading projects implemented as part of the Programs will not be completed due to time and financial constraints. Results of the Atlantic highways strengthening program to date are as follows:

N.S. 162.3 km of grading; structures, interchanges and stabilization, 389.2 km of final paving of main highways, interchange ramps, connectors, etc.

N.B. 108.5 km of grading; 169.8 km of paving; and nine structures (two bridges and seven overpasses/underpasses).

P.E.I. 48.3 km of rehabilitation and paving; two structures (bridges and approaches).

NFLD. 192.0 km of reconstruction and paving; 173.0 km of grading; 70 km of cutting; provision of two structures and improvements to three others.



## B. Water Transport

### Objective

To provide at the least cost an adequate level of ferry and coastal steamship services, linking other surface modes as required by the federal government.

Specific related initiatives for 1983-84 are to:

- renegotiate the existing five-year tripartite agreement between CN, CN Marine and Transport Canada;
- complete the review of water transportation assistance policy, which establishes the framework within which financial support can be given to ferry and coastal services;
- develop a pricing policy to identify the alternatives available for cost recovery from the subsidized services;
- develop performance indicators to be used in assessing the operators of the contracted services;
- rationalize the service in the Bay of Fundy by eliminating the service between Portland, Maine, and Yarmouth, Nova Scotia; and
- initiate a multi-year survey program to determine user profiles, quality of service and price sensitivity.

### Resource Summary

The Water Transport Activity accounts for approximately 19% of the total 1983-84 Surface Transportation Program expenditures and 9% of total person years. Of the total \$234.5 million forecast expenditures for 1983-84, less than 1% are for capital and approximately 13% are for grants and contributions.

The largest expenditures in this activity (68%) are the contract payments to CN Marine Inc. and the CN for the operation of seven passenger and two railcar ferry services in the Atlantic provinces. The non-budgetary expenditures are for share purchases in CN to fund CN Marine Inc. capital acquisitions (see page 30 for more details).

Figure 17: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	2,083	27	1,540	27	543	-
Ferry Services	232,452	-	224,081	-	8,371	-
	234,535	27	225,621	27	8,914	-
Revenue	1,054		1,162		(108)	

Revenue is generated through the annual chartering of the five vessels owned by Transport Canada. This revenue is credited directly to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity. Estimated receipts for 1983-84 are \$1,054,400.

Figure 18: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Budgetary</b>						
Operating and capital	2,779	1	1,987	1	1,719	1
Grants and contributions	29,342	13	28,234	13	34,212	18
CN Marine Inc./CN	158,864	68	156,000	69	143,229	77
Northern Transportation Company Limited	650	-	1,000	-	642	-
<b>Non-Budgetary</b>						
Share Purchases in CN	42,900	18	38,400	17	6,897	4
	234,535	100	225,621	100	186,699	100

## Description

This activity is responsible for establishing policies, plans and programs for all aspects of water transportation assistance and associated services subsidized by the federal government. It sets levels of service for subsidized water transport, negotiates operating contracts with CN Marine Inc., CN, and with private operators for water transport services, and subsequently monitors their performance. It negotiates agreements with the provincial governments for shared-cost water transport services and ensures a proper federal input to inter- and intra-provincial ferry and other coastal water transport services.

The present policy limits eligibility for water transport assistance to constitutional services, alternatives to constitutional services, Newfoundland coastal services, services offering special development opportunities and services to remote communities. Constitutional services are those ferry services that the federal government must support under the Terms of Union with Newfoundland and the terms of Confederation with Prince Edward Island.

# Performance Information/Resource Justification

Figure 19: Subsidy Payments for Acquisition of Ferry Services <sup>3</sup>

Service	Cost of Provision	Revenues 1983-84	Federal Subsidy	Federal Subsidy Level		
				1982-83	1981-82	1980-81
			\$	%	%	%
Private Carriers						
Woods Island, P.E.I./ Caribou, N.S. (Northumberland Ferries Ltd.)	10,014	3,200	6,811	68	66	65
St Barbe, Nfld/ Blanc Sablon, P.Q. (Northern Cruiser Ltd)	1,198	350	848	71	68	67
Souris, P.E.I./ Cap-aux-Meules, P.Q. (C.T.M.A.)	4,508	2,158	2,353	52	49	50
Black's Harbour, N.B./ North Head, N.B. (Coastal Transport Ltd)	899	640 <sup>1</sup>	259	29	30	32
Montreal, P.Q. to Corner Brook/ St John's, Nfld <sup>2</sup>	-	-	-	-	N/A	18
Argentina, Petite Forte, South East Bight and Little Paradise in Placentia Bay (The Placentia Bay Services).	520	20	500	96	96	-
CN Marine Inc.						
North Sydney/Port-aux-Basques						
- Water	62,930	14,000	48,930	78	83	79
- Rail	21,787	3,200	18,587	85	88	88
North Sydney/Argentina	9,108	1,800	7,308	80	87	80
Coastal	39,698	3,000	36,698	92	98	94
Tormentine/Borden - Water	35,560	7,600	27,960	79	81	77
- Rail	3,695	200	3,495	95	96	95
Digby/Saint John	14,384	6,600	7,784	54	47	53
Yarmouth/Bar Harbour					40	39
Yarmouth/Portland	13,602	5,500	8,102	60	82	82

<sup>1</sup> Does not include provincial subsidy of approximately \$2 million.

<sup>2</sup> Subsidy discontinued in 1981-82.

<sup>3</sup> All subsidy payments are the subject of negotiation and review each year and are audited according to a predetermined schedule.

Grants and Contributions

**Grants:** The Department of Transport jointly funds ferry services with British Columbia, Newfoundland and Quebec; the agreements support development programs and reduce the isolation of small remote communities and also reduce federal responsibility. Each subsidy is modified annually to reflect changes in the Consumer Price Index in the cities of Vancouver, St. John's and Quebec City, respectively. The estimated costs for 1983-84 are: British Columbia \$13.7 million; Newfoundland \$2.1 million; and Quebec \$2.7 million.

**Contributions:** Subsidy payments are made to private enterprises to supply ferry and coastal passenger and freight services. All of the ferry services are inter-provincial except the Black's Harbour and Grand Manan service in New Brunswick and the Placentia Bay service in Newfoundland. In 1981-82 the Department of Transport negotiated a buy-out arrangement with Newfoundland Steamship Limited for \$8 million for the complete surrendering of the subsidy contract, based on a recommendation of the Sullivan Commission on Transportation in Newfoundland. Following is a list of the major operators and estimated cost for 1983-84.

Coastal Transport Ltd.:	
Black's Harbour, N.B. and North Head,	\$ 259,000
Grand Manan, N.B.	
Northumberland Ferries Ltd.:	
Wood Islands, P.E.I. and Caribou, N.S.	\$ 6,811,000
Coopérative de Transport maritime et aérien:	
Souris, P.E.I. and Cap-aux-Meules,	
Magdalen Islands, P.Q.	\$ 2,353,000
Northern Cruiser:	
St. Barbe, Nfld. and Blanc Sablon, P.Q.	\$ 848,000
The Placentia Bay Services:	
Argentia, Petite Forte,	
South East Bight and Little	
Paradise in Placentia Bay.	\$ 500,000
Total	<hr/> \$10,771,000

**Northern Transportation Company Limited:** As a result of the Western Economic Opportunities Conference (1973), the federal government agreed to maintain a supply service to six communities in the Keewatin region in the western half of Hudson Bay. There would be a tug and barge service running from Churchill, Manitoba, as opposed to the previously used airlift from Montreal, Quebec. Accordingly, in 1975, Northern Transportation Company Limited commenced such a service under federal subsidy. This is provided under an annual contract based on a budgeted cost plus profit allowance. This service is being reviewed, owing to reduced volumes of freight causing an increase in subsidy.



**CN Marine Inc./CN:** Since January 1, 1979, CN Marine Inc. has provided ferry services under operating contracts. The department also holds contracts with CN to pay a subsidy to offset charges by CN Marine Inc. for the carriage of rail cars by ferry between the mainland, Prince Edward Island and Newfoundland. These contracts are renegotiated annually subject to the terms and conditions of the tripartite agreement between Transport Canada, CN and CN Marine Inc. Figure 20 sets out the contracts by service and Figure 21 shows the contracts by element. (These contracts are shown by calendar year rather than fiscal year.)

In addition to funding through operating contracts with Her Majesty, CN Marine Inc. has been authorized under the tripartite agreement to draw from a capital fund up to \$143.1 million on a proven-need basis. After exhaustion of the fund, CN Marine Inc. will have to finance its capital acquisitions through the retained earnings or long-term debt of the corporation. This capital funding is carried out by share purchases by the Government of Canada for new CN equity. CN, in turn, is obliged to apply these funds to share purchases of new equity in its subsidiary, CN Marine Inc. The estimate for 1983-84 is \$42.9 million for share purchases.

**Figure 20: CN Marine Inc. and CNR Contracts by Service (\$000)  
(Calendar Year)**

	(Calendar Year)		
	Forecast 1983	Actual 1982	Actual 1981
North Sydney, N.S./Port-aux-Basques, Nfld.			
water	47,672	43,311	38,031
rail	18,062	20,600	20,214
North Sydney, N.S./Argentia, Nfld. (summer only)	7,106	7,032	7,944
Newfoundland Coastal	35,729	38,105	33,694
Cape Tormentine, N.B./Borden, P.E.I.			
water	27,142	23,792	19,879
rail	3,355	3,388	2,767
Saint John, N.B./Digby, N.S.	7,599	5,155	6,097
Yarmouth, N.S./Bar Harbor, ME. (summer only)	7,835	2,797	2,526
Yarmouth, N.S./Portland, ME. <sup>1</sup>		6,320	5,948
	154,500	150,500	137,100

<sup>1</sup> This service will be discontinued during 1983-84, and the Bar Harbour service will operate year-round.



**Figure 21: CN Marine Inc. and CN Contracts (Calendar year)  
by Element (\$000)**

	Forecast 1983	(Calendar Year) Actual 1982*	Actual 1981
Depreciation allowance	12,000	9,000	8,464
Profit allowance	17,400	17,500	9,313
Direct expenses	166,600	163,000	159,671
Sub-total	196,000	189,500	177,448
Revenues	41,500	39,000	40,348
Net cost to government	154,500	150,500	137,100

\* In April 1982 a payment of \$5.92 million was made to these companies to cover the cost of living adjustment (COLA) clauses contained in the labour agreements with their employees. These payments pertained to the 1981 operating year but were not determinable until 1982. These payments are not reflected in the numbers presented here.

## C. Railway Transport

### Objective

To contribute to an effective, efficient national railway transportation network of freight and passenger services and to support federal socio-economic objectives.

Specific related goals are:

- to ensure the provision of adequate rail capacity in Western Canada through the implementation of the government's western transportation initiative;
- to provide an appropriate legal framework for the continued provision of Canadian rail passenger services;
- to evaluate the most efficient and cost-effective use of rail passenger services in a multimodal context;
- to continue to provide funds (\$182 million in 1983-84) for capital investment that will allow refurbishment and renewal of the existing VIA fleet, thus reducing operating and maintenance costs and enhancing service quality; and
- to implement and evaluate the Newfoundland Railway Programs (Railway Containerization Plan) and Prince Edward Island Potato Loading Facility Program.

### Resource Summary

The Railway Transport Activity accounts for approximately 62% of total program expenditures and 16% of total person-years. More than 96% of the activity expenditures (approximately 60% of the total Surface Program expenditures) are for provision of rail passenger services.

Figure 22: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Railway Passenger	757,173	22	614,127	22	143,046	-
Freight Development, Railway Planning and Policy, and Administration	25,468	27	31,796	26	( 6,328)	1
	782,641	49	645,923	48	136,718	1

**Figure 23: Activity Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating costs	3,718	1	3,454	1	2,239	1
Rail Passenger Service (VIA Rail Canada Inc.)	755,400	96	612,492	95	540,617	97
Newfoundland Railway Programs	23,000	3	29,000	4	12,687	2
Capital	523	-	977	-	-	-
Other	-	-	-	-	385	-
	782,641	100	645,923	100	555,928	100

### Description

The Railway Transport Activity develops policies and advises the Minister on railway-related matters. This activity is responsible for the negotiation of all contracts between the government and VIA Rail Canada Inc., a Crown corporation. As well, it develops and implements government initiatives in freight capacity development, passenger services, freight rates, subsidies and railway legislation. This activity has three sub-activities:

**Railway Passenger:** This sub-activity is responsible for the development of rail passenger services in Canada. It achieves this by contracting with VIA for the provision of rail passenger services specified by the government. As well, it evaluates current policy and program performance and conducts special studies on provision of efficient, cost-effective rail passenger services.

Since April 1, 1979, VIA has been responsible for managing all rail passenger services in Canada formerly operated by CNR and CPR. Before this transfer of responsibility, 80% of the passenger losses of CNR and CPR had been subsidized under the 1967 National Transportation Act.

Under contract, VIA must provide the services identified by the Minister in a Subsidiary Service Request (SSR). There are 38 SSRs covering all railway passenger services, for which it is estimated \$568.4 million will be required by VIA in 1983-84. VIA, in turn, contracts with two operating railways, CNR and CPR, for the running rights and operation of passenger trains on their rail systems, equipment maintenance and other support facilities.

The Minister of Transport gives VIA Rail policy direction; consequently, it must prepare a five-year strategic plan, followed by annual budgets for its capital and operational requirements. These documents are submitted annually by VIA, reviewed by the Railway Directorate and finally reviewed and approved by the Minister of Transport and Treasury Board. Figure 24 illustrates the expenditure pattern of capital and operating requirements of VIA since 1978.

**Figure 24: Summary of VIA Capital and Operation Requirements (\$000)**

	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84
Operations	63,385	274,351	330,813	446,287	461,302	568,400
Capital	-	67,100	117,500	89,111	139,500	182,000
Labour assistance	-	-	3,170	5,198	11,502	5,000
Summer employment	-	-	186	21	188	-
<b>Total requirements</b>	<b>63,385</b>	<b>341,451</b>	<b>451,669</b>	<b>540,617</b>	<b>612,492</b>	<b>755,400</b>

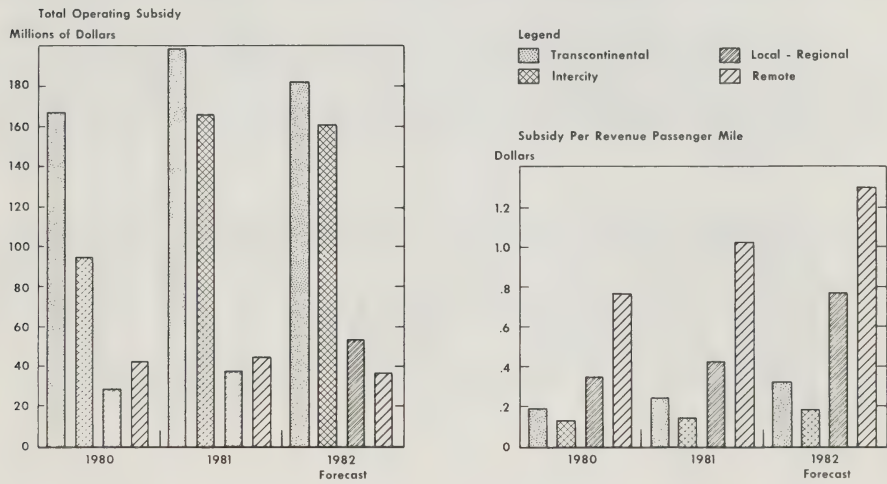
**Freight Development:** This sub-activity deals with freight-transportation-related matters with railway companies, shippers, provincial governments and the general public. The department evaluates and develops proposals, and designs and monitors programs, to improve railway freight transportation efficiency, effectiveness and capacity such as Newfoundland Railway Programs and P.E.I. loading points. This is achieved through such means as evaluations of particular proposals, monitoring of railway services, and undertaking investigations into railway technology and energy efficiency including railway electrification. The Branch is involved in assessing the western railway transportation system to ensure that it has the capacity to meet the needs of resource-based expansion in the coming decade.

**Railway Planning and Policy:** The Railway Planning and Policy sub-activity is concerned with the railways' development of the passenger and freight rail transportation system in Canada. The department advises the government on subsidies and legislative proposals and assembles financial and operating data on the status of the system. The sub-activity is also participating in the development of a new statutory framework for the sharing of grain transportation costs. In addition, it evaluates the effects of external factors on the Canadian system, and advises the Minister on the disposition of certain lands of the Canadian Government Railways when these lands become surplus to CNR's operating requirements.

Performance Information/Resource Justification

**Rail Passenger (VIA Funding):** The main goal here is to provide a unified system of rail passenger services in Canada. One important measure of performance of this is financial viability by route. Some routes, however, support the government's socio-economic objective of providing access to and from remote regions where no alternative transportation is available. In most cases, these routes are not expected to be financially viable; therefore, a more meaningful measure of performance is the evolution of the operating subsidy per revenue passenger mile of service measured in constant and current dollars. The average subsidy in constant dollars is shown in Figure 6 on page 15, and the subsidy in actual dollars by type of service is shown in Figure 25.

Figure 25: Operating Subsidy by Type of Service





Payments in fiscal year 1983-84 are designed to meet the objectives below:

VIA shall receive sufficient funding to plan, manage and market rail passenger services, including payments to CNR and CPR for rail passenger services under contract. Contracts with the operating railways are for the use of tracks and facilities, provision of operating train personnel and servicing of rolling stock (CTC Costing Order R-6313 governs the terms under which VIA pays the operating railways).

VIA shall receive enough funding to plan and implement capital projects that support the improvement and provision of rail passenger services. Capital payments are made pursuant to terms and conditions approved by Governor-in-Council, November 1979. Annual capital investment will be increased from its 1981-82 base of \$89 million to \$182 million in 1983-84. This investment will allow continuing refurbishment of the fleet, the gradual retirement of older equipment and the ordering of new passenger cars and locomotives, both LRC and conventional. Part of this capital investment will support research and development in key areas such as high speed intercity service development and intermodal passenger terminals.

The railways shall be reimbursed sufficiently for providing adjustment assistance benefits to railway labour. Labour assistance payments are made under regulations set by Governor-in-Council in October 1977 that allow the government to pay a prescribed portion of the total cost of employee assistance benefits. The remainder is covered by the railways. In 1983-84 \$5.0 million will be allocated to displaced employees for early retirement benefits, relocation expenses, job retraining costs, layoff benefits and other similar programs.



**Newfoundland Railway Programs (Railway Containerization Plan):** This is a five-year, \$67-million program that commenced in 1980-81. Its primary objective is to determine the role that the Newfoundland railway should play in the overall transportation system. Preliminary analysis has shown that the railway cannot efficiently handle container traffic. Because containers are one of the principal means of handling freight in Newfoundland, the program will develop an efficient, fully operational container-based railway. Funds will be allocated to the purchase of containers, the placement of modern container loading equipment in key distribution points and the purchase of appropriate narrow-gauge railway equipment including flat bed cars and yard equipment, to permit effective transfers with the marine and trucking modes.

The Program is to be subjected to a full evaluation. Early indications are that movement of containers since January 1982 has stopped the erosion of railway traffic by other modes and has improved service.

As a complement, Transport Canada, Labour Canada, CNR and the affected railway unions established a special labour assistance program to aid those who may be adversely affected by changes introduced during the five-year period. The federal government will compensate the railway for a prescribed portion of the costs, and has authorized expenditures of \$10 million during the testing and evaluation period.

**Figure 26: Newfoundland Railway Programs Financial Schedule (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Container plan	21,000	91	25,000	86	11,714	92
Labour assistance	2,000	9	4,000	14	973	8
	23,000	100	29,000	100	12,687	100

**Prince Edward Island Potato Loading Facility Program:** This three-year program is designed to demonstrate the effectiveness of centralized, well-equipped, all-weather potato loading facilities. Two facilities, at Souris and Albany, are being constructed for use during the 1982-83 shipping season. A third facility is planned for the Charlottetown area in 1983. A study of the existing potato distribution system indicated that significant efficiencies could be realized if growers brought their product to centralized loading points rather than loading at the many open public rail sidings now in use.

Savings are expected in rail car use and railway switching costs. Because the major benefits will accrue to CN Rail, the completed facilities will be entrusted to the Railway for management and operation. A federal-provincial committee, with representation from potato shippers and the railway, will evaluate the results of the program.

**Figure 27: P.E.I. Potato Loading Facility Program Financial Schedule (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Souris	-	-	330	34	-	-
Albany	-	-	647	66	-	-
Charlottetown/Milton	523	100	-	-	-	-
	523	100	977	100	-	-

D. Urban Transport

Objectives

To improve the efficiency of the urban transportation system; to improve the standards of urban environmental quality and land use efficiency; to conserve energy; and to improve safety at railway crossings.

Resource Summary

This activity concerns the administration of grants and contributions. It accounts for approximately 5% of the total 1983-84 Surface Program expenditures and 2% of the total person-years. Of the funds for this activity, approximately 99% are contributions.

Figure 28: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Urban Transportation Assistance	55,668	2	52,407	2	3,261	-
Railway Relocation and Crossing	*6,275	4	1,727	4	4,548	-
	61,943	6	54,134	6	7,809	-

\*Includes \$75,000 for Operation Lifesaver project.

Figure 29: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating costs	473	1	300	1	267	1
Grants and contributions						
Grants	75	-	75	-	70	-
Contributions	61,395	99	53,759	99	51,407	99
	61,943	100	54,134	100	51,744	100

### Description

Urban transportation is primarily a provincial and municipal government responsibility. There are three programs funded in 1983-84.

**Urban Transportation Assistance Program (UTAP):** This program was established as a five-year, \$230-million sunset program to end on March 31, 1983, but it was extended, with the same funding level, by one year. The financial allocation for the program was set at \$10 per capita (1976 census), with funds to be made available over six years. For a provincial breakdown, see Figure 33.

The six-year distribution of funds is:

1978-79	-	\$	10.9 million
1979-80	-	\$	16.2 million
1980-81	-	\$	42.2 million
1981-82	-	\$	52.6 million
1982-83	-	\$	52.7 million
1983-84	-	\$	<u>55.4 million</u>
		\$	230.0 million

Commitments to eligible projects may be made at any time during the program but must never exceed the maximum \$10 per capita provincial allocation shown in Figure 33 on page 43. Under the terms and conditions that govern UTAP, funds not used or transferred temporarily to another province in the last three years of the program will be lapsed and lost by that province.

**Railway Relocation and Crossing Act (RRCA):** The Railway Relocation and Crossing Act of 1974 provides limited contributions to railway/roadway grade separation construction and to the preparation and implementation of railway relocation plans. All projects approved after September 1, 1977 are funded through UTAP. The large increase in 1983-84 over 1982-83 in grants and contributions coincides with the first year of construction of the Regina Rail Relocation project, which was approved by Cabinet in June 1981.

**Operation Lifesaver:** The \$75,000 grant in 1983-84 is the annual portion of a five-year, \$375,000 educational program to inform the public of hazards at highway-railway grade crossings. This program was introduced in 1980 on a cost-shared basis with the Railway Association of Canada, which also agreed to contribute an estimated \$75,000 per year.

#### Performance Information/Resource Justification

Grants and contributions constitute most of this program's resources. The resources required for grants and contributions are detailed in Figure 30 below.

A breakdown of funding by type of project follows in Figure 31. Operating costs of approximately \$.5 million account for the balance of expenditures.

Figure 30: Urban Transport Grants and Contributions (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Contributions			
Urban Transportation Assistance	55,400	52,300	51,284
Railway Relocation and Crossing Act	1,525	1,459	123
Regina Railway Relocation	4,470	-	-
Grants			
Operation Lifesaver	75	75	70
	61,470	53,834	51,477

**Urban Transportation Assistance Program:** Some 168 projects have received final approval to March 31, 1982. Federal contributions to these projects will total \$209.2 million. A breakdown of the projects by type is in Figure 31.

**Figure 31: Breakdown of Urban Transportation Assistance Program Projects**

Type of Project	Number	UTAP Contribution (\$ millions)
Urban Transportation Projects	52	21.0
Commuter Rail Projects	1	30.0
Surface Metro Projects	1	3.7
Rail Relocation Studies	5	0.4
Rail Relocations	2	4.1
Rail Grade Separations	107	150.0
	168	209.2

Figure 32 sets out the planned and actual expenditures for the first four years of the program and the forecast for the final two years. Following that, Figure 33 shows the use of funds by each province and territory.

**Figure 32: Planned and Actual Expenditures by Fiscal Year (\$000)**

	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84
Planned	11,000	35,000	57,700	52,620	52,300	55,400
Actual	10,936	16,152	42,238	51,284		



**Figure 33: Provincial Utilization of UTAP Funds (\$000)**

Province or Territory	Six-year Allocation	Allocation Used as of March 30, 1982	Balance Remaining	1983-84 Estimates
Ontario	82,646	57,159	25,487	12,944
Quebec	62,345	20,556	41,789	21,902
British Columbia	24,667	7,430	17,237	9,224
Alberta	18,381	9,291	9,090	4,434
Manitoba	10,216	5,646	4,570	2,264
Saskatchewan	9,214	5,539	3,675	1,092
Nova Scotia	8,287	6,738	1,549	354
New Brunswick	6,774	5,196	1,578	895
Newfoundland	5,578	3,651	1,927	1,776
Prince Edward Island	1,183	302	881	483
Northwest Territories	427	157	270	60
Yukon	282	282	0	0
	\$230,000	121,947	108,053	55,428

**Railway Relocation and Crossing:** Figure 34 sets out the number of projects and expenditures on RRCA projects. Projects are those approved before implementation of UTAP on September 1, 1977 plus the rail relocation project for Regina, Saskatchewan, which is scheduled to start in 1983-84. There is one pre-UTAP project still in progress in 1983-84 with contributions of approximately \$1 million, as well as the Regina Relocation project with contributions of approximately \$4.5 million.

**Figure 34: RRCA Expenditures (\$ millions) and Projects**

	1978-79		1979-80		1980-81		1981-82		1982-83		1983-84	
	\$	Proj	\$	Proj	\$	Proj	\$	Proj	\$	Proj	\$	Proj
	14.2	31	9.1	21	2.5	11	1.6	4	1.5	2	6.1	2
Funds available	15.1		9.2		2.6		1.6		1.5		6.1	

## E. Grain Transport

### Objectives

To advise the government, the Minister of Transport and the Minister of State responsible for the Canadian Wheat Board on grain transportation and associated handling systems; to identify and analyze problems in the transportation of grains and develop appropriate measures to resolve them; to provide appropriate guidelines, advice and liaison to all parties concerned with grain transportation and handling; and to assist in increasing the capacity of the grain handling and transportation system to achieve a 50% increase in exports (to 30 million tonnes) from 1979-80 levels.

Goals for the Grain Transport activity in 1983-84 are:

- as part of the Government's Western Transportation Initiative, the preparation and implementation of new grain transportation legislation and associated program and administrative activities;
- continued monitoring of grain handling and transportation activities and development and implementation of policies and programs needed to meet grain export targets for 1983-84;
- continued provision of the government-owned and leased grain hopper cars for the movement of western grain to export and domestic consumption positions; and
- continuation of the branch line rehabilitation program in the Prairie provinces (Figure 37 on page 47).

### Resource Summary

The Grain Transport activity accounts for approximately 9% of total Surface Program expenditures and 10% of total person-years. Of these funds, 97% are contributions to the railways to improve the Prairie branch line system and to the Canadian Wheat Board to offset the cost of leasing 2,000 hopper cars. The Government is currently considering additional initiatives for grain transportation which may lead to increased resources for this activity during 1983/84 and subsequent years.

Figure 35: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Grain Transportation and Handling	112,427	10	187,305	11	(74,878)	(1)
Office of the Grain Transportation Coordinator	1,670	20	1,437	20	233	-
	114,097	30	188,742	31	(74,645)	(1)
Revenue	1,000		1,000		-	

In addition to the Transport Canada expenditures on grain related programs, the Canadian Transport Commission will be spending \$384.4 million in 1983-84 on the Branch Line Subsidy Program. Most of these subsidies relate to grain transportation.

The Grain Transportation and Handling sub-activity earns revenues from the railways for the rental of branch line rehabilitation equipment when it is used for other purposes and also from interest paid for advanced funds not used within a specified period of time. This revenue is credited directly to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

**Figure 36: Activity Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating costs	3,179	3	2,649	1	2,600	3
Grants and contributions	110,918	97	186,093	99	89,133	97
	114,097	100	188,742	100	91,733	100

#### **Description**

The Grain Transport Activity is responsible for policies, programs and projects that support grain transportation and handling on behalf of the Minister of Transport and the Minister of State responsible for the Canadian Wheat Board. This activity is the Transport Canada component of the Grains Group, which is an interdepartmental organization reporting to the Minister of State for the Canadian Wheat Board on various grain-related issues.

The Grain Transport Activity consists of two sub-activities - the Grain Transportation and Handling Directorate and the Office of the Grain Transportation Co-ordinator.

Grain Transport is also responsible for advice on the disposition of abandoned rights-of-way in the Prairies following branch line abandonment. Some 3,040 km of right-of-way are being transferred to the provincial governments. Agreements have already been concluded with Alberta and Manitoba, and negotiations with Saskatchewan are still in progress.

**Office of the Grain Transportation Co-ordinator:** The main office is in Winnipeg, with a branch office in Edmonton. It monitors and co-ordinates grain movements and allocates grain cars between the Canadian Wheat Board and the private grain trade. It also conducts studies to determine grain transportation requirements, and it recommends on how to secure the cooperation and participation of the industries concerned in providing the required transportation and handling services and facilities so that Prairie grain moves to domestic consumption and export centres promptly and efficiently.

**Grain Transportation and Handling:** The Grain Transportation and Handling Directorate is the prime advisor to the government on all matters concerning grain movement and handling. Owing to the difficulties created by the Crow's Nest Pass Rate of approximately 1/2¢ per ton mile, the railways have been reluctant to invest their own funds in capital facilities. Therefore, the government has participated in programs to provide adequate infrastructure to ensure continued transportation of grain. This sub-activity provides the required direction and financing for rehabilitating or upgrading grain collecting branch railway lines in Western Canada (The Prairie Branch Line Rehabilitation Program) as well as the funding required for providing grain cars on a leased and owned basis.

#### **Performance Information/Resource Justification**

**Grain Transportation:** As previously mentioned, the government is providing the financial resources to ensure the adequacy of the rail transportation systems for the movement of western grains for export. The two major undertakings are branch line rehabilitation and provision of additional rolling stock.

**Branch Line Rehabilitation:** \$317.0 million had been spent by March 31, 1982, on such improvements as bank widening and drainage, ballast and tie replacement, rail relay and bridge and culvert repairs or replacement. The work has been inspected and audited by consulting engineers and auditors under the supervision of the Canadian Transport Commission to ensure the work is of appropriate quality, that value has been received for funds spent and that the accounts and expenditures are in order.

The work is restricted to grain-dependent lines in the permanent network, and the line to Churchill, Manitoba. The original rehabilitation program committed \$700 million, with a target date of 1988 for the rehabilitation of all branch lines. Because of inflation and an additional 1,580 eligible line miles, the total cost is now estimated at \$1.6 billion, with completion slated for 1992.

Figure 37 shows the number of branch line miles already rehabilitated and those for which rehabilitation is planned.



As a result of the Government's Western Transportation Initiative during 1982, which included extensive detailed discussions with western farm organizations, it is planned to continue to implement measures aimed at a comprehensive solution to western rail problems.

During 1982-83, a number of studies were initiated to measure the impact of the Branch Line Rehabilitation Program on the grain transportation system and also to review criteria for establishing priorities in developing annual work programs. Results of these studies have been included in the 1982 Major Crown Project Report to Treasury Board.

**Figure 37: Actual and Planned Branch Line Miles of Rehabilitation**

	Bank Widening and Drainage	Ballast and Tie Replacement	Rail Relay	Final Surfacing
1977-78	294	128	-	-
1978-79	893	640	69	-
1979-80	494	657	112	21
1980-81	590	490	130	384
1981-82 (Completed)	497	648	144	444
<hr/>				
1982-83 (Planned)	594	465	93	287
<b>1983-84</b>	<b>262</b>	<b>577</b>	<b>144</b>	<b>333</b>
1984-85	431	362	118	230

**Provision of Rolling Stock:** Over the past ten years the federal government, through this and other government programs, has leased or purchased 11,280 hopper cars dedicated to grain movement.

Since 1972 the government, through the Canadian Wheat Board and with funds provided through the Department of Industry, Trade and Commerce and Transport Canada, has purchased 9,280 hopper cars at a cost of \$341 million. In 1980-81 the government, again through the Canadian Wheat Board, arranged for the long-term leasing (25 years) of an additional 2,000 hopper cars at an annual cost of \$12 million provided for in the Surface Program Estimates. Increases in interest rates have now increased annual leasing costs to approximately \$17.7 million for 1983-84.

In 1982-83, the government purchased another 1,280 hopper cars at an estimated \$83 million. Funding for these cars came from the Western Transportation Development Fund.

Another federal effort to provide adequate rolling stock for grain transport was the funding under the Boxcar Rehabilitation Program, begun in 1972. The federal government and the railways have shared equally the cost. As a result, some 7,215 cars were rehabilitated at a cost of \$22.5 million. This program was terminated in 1981 because of the high cost of repairs and the inefficiencies of boxcars as compared to hopper cars.

## F. Direction and Administration

### Objectives

To provide management and direction for the Program; to provide effective policy development, planning, coordination, and financial and administrative services; and to administer special items not belonging to other activities.

### Resource Summary

The Direction and Administration activity accounts for approximately 1% of total Program expenditures and 12% of person years. More than 76% of the expenditures for this activity are contributions and statutory payments.

**Figure 38: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Office of the Administrator and Deputy Administrator	473	6	950	6	(477)	-
Policy and Analysis	680	9	534	9	146	-
Planning, Finance and Administration	8,290	20	8,701	20	(411)	-
	9,443	35	10,185	35	(742)	-

**Figure 39: Activity Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating and capital	2,293	24	2,810	28	2,447	25
Contributions and statutory payments	7,150	76	7,375	72	7,231	75
	9,443	100	10,185	100	9,678	100



## **Description**

This activity operates the Office of the Canadian Surface Transportation Administrator and provides policy development, planning, coordination, financial and other services to the Program. It consists of three sub-activities.

**Office of the Administrator and Deputy Administrator:** The office manages and controls the undertakings and resources of the Program and advises the Minister and Deputy Minister on surface transportation matters.

**Policy and Analysis:** The functions are to review and analyze government and departmental policies affecting the program; develop urban transportation policy; and implement urban transportation and surface multi-modal transportation studies and analyses.

**Planning, Finance and Administration:** The goals are to establish and direct effective planning, evaluating, forecasting and controlling functions; provide financial advice and guidance to management; provide administrative and coordination services for the Program; and administer the use and maintenance of Government rail cars.

## **Performance Information/Resource Justification**

The Planning, Finance and Administration sub-activity is responsible for administering three agreements between the federal government and CNR: Supplementary Pensions - Newfoundland Employees; Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund; and Victoria Jubilee Bridge. In addition, administration of rail car service for the Royal Family, the Governor General, the Prime Minister, Cabinet ministers, etc., is part of the mandate.

**Supplementary Pensions - Newfoundland Employees:** The Newfoundland government's railways and steamships services and a part of public telecommunications systems were entrusted to the Canadian National Railway Company for management and operation on April 1, 1949. Employees transferred were made subject to the Canadian National Railways' Pension Plan. The government of Newfoundland contributes toward costs, to the extent of its liability under the former Newfoundland pension plan based on service before Confederation. Canadian National Railway contributions cover the service of employees after April 1, 1949 in accordance with existing pension regulations. Beginning in 1954-55, the federal government assumed the balance of pension costs that were not payable by the other two parties.

The estimated cost to the federal government for 1983-84 is approximately \$1.7 million. After 1981, both the number of pensioners entering the plan and the federal government cost will increase by approximately 10% per year. There is no intake into the program, and so there will be an equal decline in the number of contributors.

**Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund:** This fund was established on April 1, 1907, under authority of the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act. The object of the fund was to provide retirement or disability allowance to employees. The fund was closed to new entrants in August, 1929. An item has been included annually in the Estimates since 1921 to increase the minimum pension allowance. To improve the financial position of CNR and to reduce the apparent need for recapitalization, Cabinet in 1967 approved that responsibility for the Provident Fund deficit be assumed by the federal government.

The estimated deficit in the fund for 1983-84 is \$3.3 million.

**Victoria Jubilee Bridge:** On June 1, 1962 the federal government discontinued collection of tolls on the Victoria Bridge in Montreal. On January 31, 1963, the Minister of Transport entered into agreement with CNR to compensate it annually for the loss of net revenues derived through tolls and to reimburse it for annual maintenance and repair costs of the highway portion of the bridge. Figure 40 shows the estimated costs of maintenance and foregone revenues.

**Figure 40: Payments to CNR for Maintenance and Foregone Revenues of the Victoria Bridge (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Foregone revenues	664	30	664	32	664	37
Maintenance costs	1,536	70	1,381	68	1,114	63
	2,200	100	2,045	100	1,778	100

**Government Rail Cars:** In 1959, the Department of Transport assumed responsibility for the administration of rail car service for members of the Royal Family, the Governor General, the Prime Minister, Cabinet ministers, foreign dignitaries visiting Canada, Parliamentary committees, or delegates on official business and as provided under Section 292 of the Railway Act for staff and officers of the Canadian Transport Commission. This service is provided through a government-owned, two-car unit for use by the Royal Family and the Governor General and one private rail car on loan from VIA Rail Canada Inc. for use by the Prime Minister and Cabinet ministers. Four person-years are directly involved in this service providing stewardship.

**Figure 41: Summary of Maintenance Costs for Government Rail Cars (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	\$	%	\$	%	\$	%
Salary and EBP	116	50	127	54	127	55
Maintenance costs	117	50	110	46	106	45
	233	100	237	100	233	100

**Section III**  
**Supplementary Information**

**A. Analysis by Object**

**1. Expenditures by Object**

Surface Program expenditures by object are presented in Figure 42. This does not include the \$42.9 million non-budgetary expenditures outlined on page 30.

**Figure 42: Expenditures by Object (\$000)**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Personnel			
Salaries and wages	10,801	10,167	8,722
Contributions to employee benefit plans	1,404	1,239	1,303
Goods and Services			
Transportation and communication	1,310	1,164	1,113
Information	393	351	654
Professional and special services	7,819	8,111	6,966
Rentals	233	211	167
Purchased repair and upkeep	514	381	519
Utilities, materials and supplies	832	829	1,006
Rail passenger service (VIA)	755,400	612,492	540,617
Ferry services (CN Marine Inc.)	158,864	156,000	143,229
Ferry services (Northern Transportation Co. Ltd.)	650	1,000	642
Newfoundland Railway Containerization Plan (CNR)	21,000	25,000	11,714
Newfoundland Employee Assistance (CNR)	2,000	4,000	973
All other expenditures	162	104	395
<b>Total operating</b>	<b>961,382</b>	<b>821,049</b>	<b>718,020</b>
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	984	1,309	177
Construction and acquisition of machinery and equipment	1,563	1,495	1,569
<b>Total capital</b>	<b>2,547</b>	<b>2,804</b>	<b>1,746</b>
Grants, contributions and other transfer payments	251,155	317,906	192,704
<b>Total expenditures</b>	<b>1,215,084</b>	<b>1,141,759</b>	<b>912,470</b>

For the fiscal year 1983-84, operating expenditures are estimated to be \$961,382,000 or approximately 60% of the total estimates. This represents an increase of 15% over 1982-83.

**Figure 43: Operating Costs in Current Dollars for the Fiscal Years 1981-82 to 1983-84**

	Current (\$000)			
	Personnel	Other	Total	% Change
1981-82 Actual	10,025	707,995	718,020	
1982-83 Forecast	11,406	809,643	821,049	13
1983-84 Estimates	12,205	949,177	961,382	15

## 2. Personnel Expenditures

The Surface Program's personnel costs account for only 2% of the total operating expenditures. This includes the statutory contributions to employee benefit plans. As the primary function of the Program is contracting for transportation services, major changes in expenditure levels do not necessarily have a direct effect on personnel numbers and costs.

Figure 44 provides a breakdown of numbers of personnel by activity, and Figure 45 shows the person-years and annual salary by category.

**Figure 44: Person-Year Requirements by Activity**

	Actual 1981-82	Forecast 1982-83	Estimates 1983-84
Highway Transport	160	153	153
Water Transport	24	27	27
Railway Transport	41	48	49
Urban Transport	5	6	6
Grain Transport	31	31	30
Direction and Administration	33	35	35
	294	300	300



Figure 45: Average Annual Salary by Category

	1983-84		1982-83		1981-82	
	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary	<sup>1</sup> P-Y	Average <sup>2</sup> Salary
Management						
Executive	17	62,659	17	58,935	n.a.	55,827
Senior Management	12	52,753	9	41,888		47,001
Scientific and Professional						
Economic and Statistics	28	43,979	27	40,249		39,224
Engineering	37	46,414	31	38,137		38,263
Psychology	3	35,661	3	28,951		29,981
Administrative and Foreign Service						
Administrative Services	29	33,779	27	34,342		30,038
Administrative Trainee	-	-	1	26,126		20,480
Computer Systems Administration	2	33,220	1	27,264		30,662
Financial Administration	5	34,144	8	31,410		29,320
Program Administration	39	40,072	37	41,888		35,635
Purchasing and Supply	1	26,855	1	24,553		24,470
Technical						
Drafting	1	28,519	1	23,777		25,680
Electronics	4	29,650	6	26,522		24,948
Engineering Support	7	29,313	7	27,765		26,710
General Technical	5	33,426	5	30,732		29,221
Social Science Support	9	29,962	12	26,432		26,620
Technical Inspection	24	32,410	24	30,384		28,796
Administrative Support						
Clerical and Regulatory	27	22,563	25	17,628		18,181
Secretarial, Steno and Typing	41	20,665	47	19,792		18,885
Operational						
General Labour and Trades	4	23,158	6	22,263		20,976
General Services	5	24,344	5	19,574		22,313

<sup>1</sup> Estimated for March 31, 1983.

<sup>2</sup> As of March 31, 1982.



### 3. Capital Expenditures

As shown in Figure 46, there are only two areas where capital expenditures are required in the Surface Program. Highway Transport uses capital for acquisition of motor vehicles and parts to be tested, along with equipment necessary to do the testing. Water Transport uses capital funds to maintain wharves at various ferry terminals in Newfoundland.

**Figure 46: Major Capital Projects (\$000)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expendi- tures to March 31, 1983	Estimates 1983-84	Future Years' Require ments
Highway Transport					
Specialized testing equipment for M.V. test centre	4,116	4,511	3,201	274	1,036
Vehicles and equip- ment for compliance emissions and fuel economy testing, and accident and defect investigations	1,188	1,318	-	1,318	-
Water Transport					
Requirement for various terminals and wharves in Newfoundland	1,015	1,036	660	376	-
Railway Transport					
Construction of potato rail loading points in Prince Edward Island	1,500	1,500	977	523	-

#### 4. Grants and Contributions

Figure 47 summarizes all grants and contributions given under the Surface Program. For details on purpose, recipient and expected accomplishments for 1983-84, refer to the page indicated. There is also a brief description of grants and contributions not in the estimates for 1983-84 but still active in the current forecast year.

Figure 47: Grants and Contributions (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82	For Detail See Page
<b>Grants</b>				
Highway Transport				
Roads and Transportation				
Association of Canada	108	108	108	21
	108	108	108	
Water Transport				
Province of British Columbia	13,800	12,542	11,011	29
Province of Newfoundland	2,081	2,472	1,737	29
Province of Quebec	2,690	1,958	2,198	29
(Items not required for 83-84)				
Newfoundland Steamships Limited in lieu of subsidizing a water service	-	2,505	3,400	
Province of Newfoundland in lieu of capital construction of terminals and wharfs	-	-	2,800	
Province of Newfoundland for Greenspond causeway	-	-	2,400	
	18,571	19,477	23,546	
Urban Transport				
Operation Lifesaver Committee	75	75	70	41
Total grants	18,754	19,660	23,724	

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82	For Details See Page
<b>Contributions</b>				
Highway Transport				
Countermeasures Research	50	50	35	21
Newfoundland Highway strengthening	15,540	11,400	-	23
Maritime Provinces Highway strengthening	18,000	15,000	-	23
Highway Improvements in New Brunswick, Quebec and British Columbia	8,577	15,392	-	23
(Items not required for 83-84)				
Atlantic Provinces Bus Assistance	-	20	1,518	
SMT Eastern Limited for a bus service	-	400	600	
Atlantic Provinces Highway strengthening - Phase I	-	-	8,261	
Summer Youth Employment	-	-	30	
	42,167	42,262	10,444	
Water Transport				
Ferry and Coastal Freight Services	10,771	8,757	10,665	29
	10,771	8,757	10,665	
Railway Transport				
(Item not required for 83-84)				
Western Transportation Advisory Council	-	-	100	
	-	-	100	
Urban Transport				
Urban Transportation Assistance Program	55,400	52,300	51,284	41
Railway Relocation and Crossing	1,525	1,459	123	41
Regina Railway Relocation	4,470	-	-	41
	61,395	53,759	51,407	

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82	For Details See Page
Grain Transport				
Prairie Branch Line				
Rehabilitation	93,200	84,700	77,000	46
Leasing of Grain Cars	17,718	18,393	12,000	47
(Item not required for 83-84)				
Acquisition of 1280 grain hopper cars	-	83,000	-	
Rehabilitation of grain box cars	-		133	
	110,918	186,093	89,133	
Direction and Administration				
Newfoundland Supplementary Pensions	1,650	1,550	1,458	49
Prince Edward Island Provident Fund	3,300	3,750	3,995	50
(Statutory)				
Victoria Jubilee Bridge	2,200	2,045	1,778	50
(Item not required for 83-84)				
CNR Summer Youth Employment	-	30	-	
	7,150	7,375	7,231	
Total contributions	232,401	298,246	168,980	
Total grants and contributions	251,155	317,906	192,704	

## B. Cost Analysis

### Net Program Cost

The Surface Program's 1983-84 Estimates include only those expenditures to be charged to the department's voted appropriations and statutory payments. Other cost items, as well as revenue, must also be included when the actual costs to operate the Program are considered.

**Figure 48: Net Cost of Program by Activity for 1983-84 (\$000)**

	1983-84 Operating Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Total Net Cost	Total 1982-83
Highway Transport	55,325	714	56,039	150	55,889	55,921
Water Transport	191,635	127	191,762	1,054	190,708	186,146
Railway Transport	782,641	230	782,871	-	782,871	646,077
Urban Transport	61,943	28	61,971	-	61,971	54,153
Grain Transport	114,097	141	114,238	1,000	113,238	187,842
Direction and Administration	9,443	165	9,608	-	9,608	10,297
Total	*1,215,084	1,405	1,216,489	2,204	1,214,285	1,140,436

The adjustments made to the estimated operating expenditures to calculate a total net cost include: accommodation provided without charge by Public Works; other services provided without charge by other departments; and inclusion of all revenues generated by the Program except return on investment.

\* Does not include non-budgetary.









# B. Analyse des coûts

## Coûts nets du Programme

Le Budget des dépenses de 1983-1984 du Programme des transports de surface n'englobe que les dépenses à imputer sur les crédits votés ou statutaires du Ministère. Les autres articles de dépense, de même que les recettes, doivent aussi être inclus lorsque les frais d'exécution réels du Programme sont pris en considération.

Graphique 48: Coût net du programme par activité en 1983-1984 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionnement - Autres	1983-1984		Coûts Recettes à		Coûts	
	à ajouter	à soustraire	à ajouter	à soustraire	à soustraire	à soustraire
Totaux	1983-1984	1982-83	Totaux	1982-83	Totaux	1982-83
Transport routier	55 325	714	56 039	150	55 889	55 921
Transport maritime	191 635	127	191 762	1 054	190 708	186 146
Transport ferroviaire	782 641	230	782 871	-	782 871	646 077
Transports urbains	61 943	28	61 971	-	61 971	54 153
Transport des grains	114 097	141	114 238	1 000	113 238	187 842
Direction et administration	9 443	165	9 608	-	9 608	10 297
Totaux	*1 215 084	1 405	1 216 489	2 204	1 214 285	1 140 436

Les rajustements apportés aux dépenses de fonctionnement estimatives pour obtenir les coûts totaux nets tiennent compte des coûts des locaux fournis gratuitement par Travaux publics Canada, des coûts des autres services fournis gratuitement par d'autres ministères, et de toutes les recettes découlant du Programme, sauf le produit de placements.

\* Ce montant ne comprend pas le non-budgétaire.



Contributions:

24	35	50	50	Recherches sur les mesures à prendre
27	-	11 400	15 540	Renforcement de routes de Terre-Neuve
27	-	15 000	18 000	Renforcement de routes des provinces Maritimes
27	-	15 392	8 577	Amélioration de routes du Nouveau-Brunswick, du Québec et de la Colombie-Britannique
				(Poste non requis en 1983-1984)
				Aide au transport par autocar dans les provinces de l'Atlantique
	20	1 518	-	Aide à la STM Eastern Limited pour un service d'autocars
	400	600	-	Renforcement de routes des provinces de l'Atlantique
	-	8 261	-	Phase I - Programme d'emplois d'été pour les jeunes
	30		-	

42 167 42 262 10 444

Transport maritime  
Services de traversier et de cabotage pour marchandises  
10 771 8 757 10 665 33

10 771

8 757 10 665

Transport ferroviaire

(Poste non requis en 1983-1984)  
Conseil consultatif du transport dans l'Ouest

100

100

#### 4. Subventions et contributions

Le graphique 47 constitue un résumé de toutes les subventions et contributions versées dans le cadre du Programme des transports de surface. Pour des renseignements sur les buts, les bénéficiaires et les résultats escomptés pour 1983-1984, consulter la page indiquée. Il y a également une brève description des subventions et contributions qui ne figurent pas dans le Budget des dépenses pour 1983-1984, mais qui font toujours partie des prévisions actuelles.

Graphique 47: Subventions et contributions (en milliers de dollars)

Budget des dépenses				Subventions :			
1983-1984	Prévisions	Réelles	Référence	1983-1984	1982-83	1981-82	à la page
				Transport routier			
				Association des routes et transports du Canada	108	108	24
				108	108	108	
				Transport maritime			
				Province de la Colombie-Britannique	12 542	11 011	33
				Province de Terre-Neuve	2 472	1 737	33
				Province de Québec	1 958	2 198	33
				(Postes non requis en 83-84)	2 690		
				Newfoundland Steamships Limited (au titre de subventions à un service maritime)	-	2,505	
				Province de Terre-Neuve (au titre du financement de la construction de terminus et de quais)	-	-	2 800
				Province de Terre-Neuve, pour la levée de Greenspond	-	-	2 400
				18 571	19 477	23 546	
				Transports urbains			
				Comité de l'opération Gare-0-train	75	75	70
				18 754	19 660	23 724	
				Subventions totales			
				47			

(Renseignements supplémentaires) 4-65



### 3. Dépenses en capital

Comme l'illustré le graphique 46, le Programme des transports de surface n'exige des dépenses en capital que dans deux domaines. Le transport routier a besoin de fonds pour l'acquisition de véhicules automobiles et de pièces qui serviront à des essais, ainsi que de matériel indispensable pour ces derniers. Par ailleurs, le Transport maritime engage des dépenses en capital pour l'entretien des quais de divers terminus de traversier de Terre-Neuve.

Graphique 46: Grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Coûts	Coûts	Coûts	Coûts	Coûts
prévus	prévus	prévus	prévus	prévus
antérieur-	antérieur-	antérieur-	antérieur-	antérieur-
(Totalx)	(Totalx)	(Totalx)	(Totalx)	(Totalx)
1983	1983	1983	1983	1983
Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions
1983-1984	1983-1984	1983-1984	1983-1984	1983-1984
années	années	années	années	années
future	future	future	future	future

Transport routier	Acquisition de matériel d'essai spécialisé pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles	4 116	4 511	3 201	274	1 036
Transport maritime	Travaux relatifs à divers quais et terminus de Terre-Neuve	1 015	1 036	660	376	-
Transport ferroviaire	Construction d'installations de chargement des pommes de terre à l'Ile-du-Prince-Edouard	1 500	1 500	977	523	-
	accidents et des enquêtes sur des carburant, et pour consommation de (émanations) et de essais de conformité et de matériel pour Acquisition de véhicules	1 188	1 318	-	1 318	-

4-64 (Programme des transports de surface)

Graphique 45: Traitements annuels moyens par catégorie

	1981-1982	1982-1983	1983-1984	A-P moyens			A-P moyens <sup>1</sup>			A-P moyens <sup>2</sup>		
	Traitements	Traitements	Traitements	Traitements	Traitements	Traitements	Traitements	Traitements	Traitements	Traitements	Traitements	Traitements
Direction												
Directeurs	55 827	58 935	62 659	17	17	12	52 753	9	41 888	47 001		
Cadres supérieurs												
Scientifique et												
professionnelle												
Economie et statistique	39 224	40 249	43 979	27	28	37	46 414	31	38 137	29 981		
Genie	38 263		35 661	3	3	3	28 951					
Psychologie	29 981											
Administration et service												
extérieur												
Services administratifs	30 038	34 342	33 779	27	29	29	34 342	27	34 342	30 038		
Stagiaires en administration	20 480	26 126	-	1	-	-	26 126	1	26 126	20 480		
Gestion des systèmes												
d'ordinateurs	30 662	27 264	33 220	1	2	5	33 220	1	27 264	30 662		
Gestion des finances	29 320	31 410	34 144	8	5	39	34 144	8	31 410	29 320		
Gestion de l'exécution	35 635	41 888	40 072	37	39	1	40 072	37	41 888	35 635		
Achat et approvisionnement	24 470	24 553	26 855	1	1	1	26 855	1	24 553	24 470		
Technique												
Dessin	25 680	23 777	28 519	1	1	4	28 519	1	23 777	25 680		
Electronique	24 948	26 522	29 650	6	4	7	29 650	6	26 522	24 948		
Soutien technologique	26 710	27 765	29 313	7	7	5	29 313	7	27 765	26 710		
Techniciens divers	29 221	30 732	33 426	5	5	9	33 426	5	30 732	29 221		
Soutien des sciences												
sociales	26 620	26 432	29 962	12	9	24	29 962	12	26 432	26 620		
Inspection technique	28 796	30 384	32 410	24	24	24	32 410	24	30 384	28 796		
Soutien administratif												
Commis aux écritures et au												
règlements	18 181	17 628	22 563	25	27	41	22 563	25	17 628	18 181		
Secrétariat, sténographie,												
dactylographie	18 885	19 792	20 665	47	41	5	20 665	47	19 792	18 885		
Exploitation												
Manoeuvres et hommes de												
métier	20 976	22 263	23 158	6	4	5	23 158	6	22 263	20 976		
Services divers	22 313	19 574	24 344	5	5	5	24 344	5	19 574	22 313		

1 Au 31 mars 1983 (estimatifs).  
2 Au 31 mars 1982.

(Renseignements supplémentaires) 4-63

Graphique 44: Besoins en années-personnes par activité

Besoins réels	Besoins prévus	Budget des dépenses
1981-1982	1982-1983	1983-1984
Transport routier	160	153
Transport maritime	24	27
Transport ferroviaire	41	49
Transports urbains	5	6
Transport des grains	31	30
Direction et administration	33	35
294	300	300

4-62 (Programme des transports de surface)

Le graphique 44 donne la ventilation du nombre d'employés par activité; le graphique 45 indique les années-personnes et les traitements annuels par catégorie.

Les dépenses de personnel du Programme des transports de surface ne représentent que 2 % du total des dépenses de fonctionnement. Elles comprennent les contributions statutaires aux régimes d'avantages sociaux. Etant donné que la fonction principale du Programme consiste à conclure des marchés de services de transport, des variations importantes du niveau des dépenses n'ont pas nécessairement d'effets directs sur le nombre d'employés et les frais occasionnés.

## 2. Dépenses relatives au personnel

(en milliers de dollars courants)			
Différences en pourcentage	Personnel	Autres	Totaux
1981-1982 Réelles	10 025	707 995	718 020
1982-1983 Prévue	11 406	809 643	821 049
1983-1984 Budget des dépenses	12 205	949 177	961 382
			15
			13

Graphique 43: Dépenses de fonctionnement en dollars courants, pour les années financières 1981-1982 à 1983-1984

On estime que les dépenses de fonctionnement de l'année financière 1983-1984 atteindront 961 382 000 \$ ou environ 60 % du budget total des dépenses. Ce montant représente une diminution de 15 % par rapport à 1982-1983.

Immobilisations	984	1 309	1 77
terrains, de bâtiments et de matériels	1 563	1 495	1 569
machines et de matériel	2 547	2 804	1 746
Subventions, contributions et autres paiements de transfert	251 155	317 906	192 704
Dépenses totales	1 215 084	1 141 759	912 470

Section III  
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article de dépense  
1. Dépenses par article

Le graphique 42 indique les dépenses du Programme des transports de surface, par article. Elles ne comprennent pas les dépenses non budgétaires de 42,9 millions qui figurent à la page 34.

Graphique 42: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1983-1984	Prévues	Réelles	1982-1983	1981-1982
Personnel:				
Contributions aux régimes	10 801	10 167	8 722	
d'avantages sociaux				
des employés	1 404	1 239	1 303	
Biens et services:				
Transports et communications	1 310	1 164	1 113	
Information	393	351	654	
Services professionnels et spéciaux	7 819	8 111	6 966	
Location	233	211	167	
Achat de services de réparation	514	381	519	
et d'entretien				
Services publics, fournitures et	832	829	1 006	
approvisionnements				
Services ferroviaires voyageurs	755 400	612 492	540 617	
(VIA Rail)				
Services de traversier				
(CN Marine Inc.)	158 864	156 000	143 229	
Services de traversier	650	1 000	642	
(Société des transports du Nord Ltée				
Plan de conteneurisation du chemin	21 000	25 000	11 714	
de fer de Terre-Neuve (CN)	2 000	4 000	973	
Aide aux employés de Terre-Neuve (CN)	162	104	395	
Toutes autres dépenses	961 382	821 049	718 020	
Totaux (frais de fonctionnement )				

4-60 (Programme des transports de surface)

**Voitures ferroviaires du gouvernement:** En 1959, Transports Canada s'est chargé d'assurer un service ferroviaire aux membres de la famille royale, au gouverneur général, au premier ministre, aux membres des comités parlementaires, aux personnes déléguées pour affaires officielles, ainsi que selon les dispositions de l'article 292 de la Loi sur les chemins de fer applicables aux employés de la Commission canadienne des transports. Il met en service à cette fin une rame de deux voitures qui appartient au gouvernement et qui est utilisée par la famille royale et le gouverneur général, ainsi qu'une voiture particulière louée à VIA Rail Canada Inc. et mise à la disposition du premier ministre et des membres du cabinet. Ce service est doté de quatre années-personnes (stewards).

**Graphique 41: Résumé des frais d'entretien des voitures du gouvernement (en milliers de dollars)**

	Budget des dépenses 1983-1984	Prévisions 1982-1983	Réelles 1981-1982
	\$	\$	\$
	%	%	%
Traitements et EBP	116	127	127
Frais d'entretien	117	110	106
	233	237	233
	100	100	100



	Budget des dépenses	Prévues	Réelles
	1983-1984	1982-1983	1981-1982
	\$	\$	\$
	%	%	%
Revenus non réalisés	664	30	664
Frais d'entretien	1 536	70	1 114
	2 200	100	1 778
		2 045	100
			100

Graphique 40: Dedommagement du CN au titre de l'entretien du pont Victoria et des revenus non réalisés (en milliers de dollars)

realities.

**Pont Victoria:** Le 1er juin 1962, le gouvernement fédéral a aboli les péages sur le pont Victoria, à Montréal. Le 31 janvier 1963, le ministre des Transports a conclu avec le CN un accord par lequel il s'engageait à le dédommager annuellement de la perte des revenus nets provenant des péages et à le rembourser de ses frais annuels d'entretien et de réparation de la partie routière du pont. Le graphique 40 indique les montants estimatifs des frais d'entretien et des revenus non

Ce déficit est estimé à 3,3 millions pour 1983-1984.

gouvernement fédéral.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard: Cette caisse a été établie le 1er avril 1907 en vertu de la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial de l'Île-du-Prince-Édouard, et visait à fournir des prestations de retraite ou d'invalidité aux employés. À partir d'avout 1929, la Caisse n'accepta plus aucun nouvel adhérent. Depuis 1921, on ajoute chaque année un poste au Budget des dépenses pour augmenter la pension minimale. Afin d'améliorer la situation financière du CN de réduire le besoin manifeste d'une refonte de capital, le cabinet approuva en 1967 la prise en charge du déficit de la Caisse de prévoyance par le

Les frais que le gouvernement fédéral devra assumer en 1983-1984 sont estimés à environ 1,7 million de dollars. Après 1981, tant le nombre de pensionnés touchés par le régime que les frais du gouvernement augmenteront d'environ 10 % par année. En effet, comme le nombre d'adhérents au régime n'augmentera pas, le nombre de cotisants diminuera.

Cette activité consiste à gérer le bureau de l'Administrateur des transports de surface et à assurer l'élaboration, la planification et la coordination des politiques, les services financiers et d'autres services du Programme. Elle comprend les trois sous-activités suivantes:

**Bureau de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint:** Il gère et contrôle les projets et les ressources du Programme et conseille le Ministre et le Sous-ministre sur les questions relatives aux transports de surface.

**Politique et analyse:** Ces fonctions consistent à examiner et à analyser les politiques du gouvernement et du Ministère relatives au Programme; à élaborer une politique des transports urbains; à mener à bien des études et des analyses sur les transports urbains et les transports de surface intermodaux.

**Planification, finances et administration:** Ces fonctions visent à établir et à diriger des services efficaces de planification, d'évaluation, de prévision et de contrôle; à donner des conseils et des renseignements financiers à la direction; à assurer des services d'administration et de coordination pour l'ensemble du Programme; à administrer l'utilisation et l'entretien des wagons du gouvernement.

#### Données sur le rendement et justification des ressources

Les responsables de la sous-activité "Planification, finances et administration" sont chargés d'appliquer trois accords que le gouvernement fédéral a conclus avec le CN: celui qui régit les pensions complémentaires versées aux employés de Terre-Neuve, celui qui porte sur la Caisse de prévoyance des chemins de fer Intercanadien et de l'Île-du-Prince-Édouard, et enfin celui qui vise le pont Victoria. La prestation d'un service ferroviaire pour la famille royale, le gouverneur général, le premier ministre et les membres du cabinet fait également partie de leur mandat.

**Pensions complémentaires - employés de Terre-Neuve:** La gestion et l'exploitation des services de chemin de fer et des navires à vapeur ainsi que d'une partie des services de télécommunications publics de Terre-Neuve ont été confiées à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada le 1er avril 1949. Les employés mutés furent assujettis au Régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada. Le gouvernement de Terre-Neuve contribue financièrement à ce régime, dans les limites des obligations que lui imposait l'ancien régime de pensions de cette province au titre des services antérieurs à la confédération. Les contributions des Chemins de fer nationaux du Canada englobent la période de services de l'employé après le 1er avril 1949, conformément à la réglementation actuelle des pensions. Depuis 1954-1955, le gouvernement du Canada supporte les frais qui n'étaient pas exigibles des deux autres parties.

# F. Direction et administration

## Objectifs

Assurer la gestion et l'orientation du Programme; assurer avec efficacité l'élaboration des politiques, la planification, la coordination ainsi que des services financiers et administratifs; gérer des postes particuliers non attribuables à d'autres activités.

## Résumé des ressources

L'activité "Direction et administration" représente environ 1 % des dépenses et 12 % des années-personnes du Programme. Plus de 76 % des dépenses de cette activité sont des contributions et des paiements statutaires.

Graphique 38: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	Prévues	Différences
1983-1984	1982-1983	
\$	\$	\$
A-P	A-P	A-P
Bureau de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint	473	6
Politique et analyse	950	6
Planification, finances et administration	534	9
8 290	8 701	20
9 443	10 185	35
(411)	(742)	-

Graphique 39: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles	
1983-1984	1982-1983	1981-1982	
\$	\$	\$	
%	%	%	
Dépenses de fonctionnement	2 293	2 810	2 447
Contributions et paiements statutaires	7 150	7 375	7 231
9 443	10 185	9 678	
100	100	100	

4-56 (Programme des transports de surface)

Graphique 37: Remise en état des embranchements ferroviaires  
réalisée ou prévue (en milles)

	Élargissement	de remblais	Ballastage et	remplacement	de traverses	Pose	Niveau final
1977-78	294	128	-	-	69	21	-
1978-79	893	640	112	130	384	444	1981-82
1979-80	494	657	144	144	333	287	1982-83
1980-81	590	490	577	93	262	431	1983-84
1981-82	497	648	362	118	230	1984-85	1982-83 (Prévus)
1982-83	594	465	577	144	262	431	1983-84
1983-84	262	577	362	118	230	1984-85	1982-83 (Prévus)
1984-85	431	362	118	144	230	1984-85	1983-84

Fourniture de matériel roulant: Au cours des dix dernières années, le gouvernement fédéral a loué ou acheté, dans le cadre du présent programme ou d'autres programmes gouvernementaux, 11 280 wagons-trémies destinés au transport des grains.

Depuis 1972, le gouvernement a acheté 9280 wagons-trémies au coût de 341 millions, par l'entremise de la Commission canadienne du blé. Les fonds ont été fournis par le ministère de l'Industrie et du Commerce et la Commission canadienne du blé, le gouvernement a loué à long terme (soit 25 ans) 2000 wagons-trémies additionnels au coût annuel de 12 millions, l'imputé sur le budget des dépenses du Programme des transports de surface. L'augmentation des taux d'intérêt a maintenant porté les frais de location annuels à environ 17,7 millions pour 1983-1984.

En 1982-1983, le gouvernement a acheté 1280 autres wagons-trémies au coût estimatif de 83 millions. Il a tiré l'argent nécessaire du Fonds de développement des transports dans l'Ouest.

Le financement assuré dans le cadre du Programme de remise en état des wagons couverts, mis en oeuvre en 1972, constituait une autre initiative du gouvernement pour fournir un matériel roulant adéquat pour le transport des grains. Grâce à la participation à parts égales du gouvernement et des chemins de fer, quelque 7215 wagons couverts ont été remis en état au coût de 22,5 millions. Ce programme a pris fin en 1981 en raison du coût élevé des réparations et de l'inefficacité des wagons couverts par rapport aux wagons-trémies.



## Données sur le rendement et justification des ressources

**Transport des grains:** Comme nous l'avons vu, le gouvernement fournit actuellement les ressources financières nécessaires pour que le réseau ferroviaire servant au transport des grains de l'Ouest destinés à l'exportation soit adéquat. Deux programmes importants sont en cours: la remise en état des embranchements ferroviaires et la fourniture de matériel roulant supplémentaire.

**Remise en état des embranchements ferroviaires:** Au 31 mars 1981, on avait dépensé 317 millions pour des améliorations telles que l'élargissement de remblais et le drainage, le ballastage et le remplacement de traverses, la pose de rails et la réparation ou le remplacement de ponts et de ponceaux. Les travaux effectués ont été inspectés et vérifiés par des ingénieurs-conseils et des vérificateurs, sous la surveillance de la Commission canadienne des transports, de manière à garantir qu'ils sont de bonne qualité, qu'on a obtenu un rendement valable en contrepartie de l'argent dépensé et que les comptes de dépenses sont en ordre.

Les travaux sont limités aux lignes du réseau permanent qui ne servent qu'au transport des grains, et à la ligne menant à Churchill (Manitoba). Le programme initial de remise en état des embranchements ferroviaires prévoyait un engagement de 700 millions et la fin des travaux pour 1988. Compte tenu de l'inflation et de l'adjonction de 1580 milles de voies admissibles, on prévoit maintenant un coût total de 1,6 milliard et la fin des travaux pour 1992.

Le graphique 37 donne le nombre de milles d'embranchements ferroviaires qui ont été remis en état et que l'on prévoit remettre en état.

À la suite de l'initiative du gouvernement en matière de transport dans l'Ouest qu'il a prises en 1982, qui comprenaient des consultations fréquentes avec les organismes agricoles de l'Ouest, Transports Canada envisage de poursuivre la mise en oeuvre de mesures visant à assurer une solution globale aux problèmes ferroviaires de l'Ouest.

En 1982-1983, le Ministère a entrepris un certain nombre d'études visant à mesurer l'incidence du Programme de remise en état des embranchements sur le réseau de transport des grains, et à examiner les critères d'établissement de l'ordre de priorité relatif à l'élaboration de programmes de travail annuels. Les résultats de ces études figurent dans le rapport de 1982 sur les principaux projets de la Couronne, adressé au Conseil du Trésor.

Les responsables de l'activité "Transport des grains" sont chargés de politiques, de programmes et de projets à l'apui du transport et de la manutention des grains au nom du ministre des Transports et du ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé. Cette activité est la participation de Transports Canada au sein du groupe des grains, organisme interministériel qui relève du ministre d'État en question pour diverses questions concernant les grains.

L'activité "Transport des grains" comprend deux sous-activités: le Bureau du coordonnateur du transport des grains et la Direction générale du transport et de la manutention des grains.

Les responsables de cette activité sont également chargés de donner des conseils sur l'allocation des emprises abandonnées des Prairies à la suite de l'abandon des embranchements ferroviaires. Le gouvernement fédéral est en train de céder aux provinces quelque 3040 km d'emprises. Un accord a déjà été conclu respectivement avec l'Alberta et le Manitoba, et les négociations avec la Saskatchewan ne sont pas terminées.

**Bureau du coordonnateur du transport des grains:** Ce bureau, situé à Winnipeg, a une succursale à Edmonton. Il surveille et coordonne l'acheminement des grains et répareit les wagons à grains entre la Commission canadienne du blé et l'industrie céréalière. Il mène aussi des études pour établir les besoins en matière de transport des grains et recommande des moyens de s'assurer la collaboration et la participation des industries intéressées à fournir les services et les installations de transport et de manutention nécessaires pour acheminer rapidement et économiquement les grains des Prairies vers des points où ils seront consommés ou exportés.

#### **Transport et manutention des grains:**

La Direction générale du transport et de la manutention des grains joue le rôle de premier conseiller du gouvernement en ce qui concerne toutes les questions de transport et de manutention des grains. À cause des difficultés créées par les taux réglementaires (les taux du Pas du Nord-du-Corbeau, environ 1/24 par tonne-mille), les chemins de fer se sont montrés réticents à investir leurs propres fonds dans des installations. Aussi le gouvernement s'est-il engagé dans des programmes visant à fournir une infrastructure capable d'assurer le transport continu des grains. Cette sous-activité fournit l'orientation et le financement nécessaires à la remise en état ou à l'amélioration des embranchements ferroviaires de l'ouest du Canada qui servent à recueillir les grains (Programme de remise en état des embranchements ferroviaires des Prairies), de même que le financement nécessaire à l'achat ou à la location de wagons céréaliers.



Graphique 35: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes de l'activité

Budget des dépenses	Prévues	Différences
1983-1984	1982-1983	
\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P
Transport et maintenance des grains	112 427 10	187 305 11
Bureau du coordonnateur du transport des grains	1 670 20	1 437 20
114 097 30	188 742 31	(74 645)(1)
1 000	1 000	-
Recettes		

Si Transports Canada effectuera des dépenses pour l'exécution de programmes relatifs aux grains, la Commission canadienne des Transports, pour sa part, dépensera 384,4 millions en 1983-1984 pour celle du programme d'amélioration des embranchements. La plupart de ces subventions ont trait au transport des grains.

Les recettes de la Direction générale de la manutention et du transport des grains proviennent de la location aux chemins de fer de matériel de remise en état des embranchements ferroviaires lorsque ce matériel est utilisé à d'autres fins, ainsi que des intérêts payés sur des avances qui ne sont pas utilisées dans un délai prescrit. Ces recettes sont versées directement au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette activité.

Graphique 36: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles	
1983-1984	1982-1983	1981-1982	
\$ %	\$ %	\$ %	
Dépenses de fonctionnement	3 179 3	2 649 1	2 600 3
Subventions et contributions	110 918 97	186 093 99	89 133 97
114 097 100	188 742 100	91 733 100	

## Objectifs

Conseiller le gouvernement, le ministre des Transports et le ministre d'état à la Commission canadienne du blé au sujet du transport des grains et des systèmes de maintenance connexes; relever et analyser les problèmes causés par le transport des grains et élaborer des mesures pour les résoudre; fournir des lignes directrices, des conseils et des consultations appropriées à tous les organismes concernés par le transport et la maintenance des grains; aider à augmenter la capacité du réseau de maintenance et de transport des grains pour augmenter les exportations de 50 % par rapport à ce qu'elles étaient en 1979-1980, c'est-à-dire les porter à 30 millions de tonnes.

Les buts de l'activité "Transport des grains" pour 1983-1984 sont les suivants:

- dans le cadre de l'initiative du gouvernement en matière de transport dans l'Ouest, il faut assurer l'élaboration et la mise en vigueur de la nouvelle législation régissant le transport des grains, ainsi que des programmes connexes, et exercer les activités administratives appropriées;
- la surveillance continue de la maintenance et du transport des grains, et l'élaboration et l'application des politiques et des programmes nécessaires pour réaliser les objectifs d'exportation pour 1983-1984;
- la fourniture constante des wagons-trémiés à grains qui sont la propriété de l'Etat ou loués par lui, pour acheminer les grains des Prairies vers les points d'exportation et de consommation du pays;
- le maintien du programme de remise en état des embranchements ferroviaires dans les provinces des Prairies (voir le graphique 37 à la page 55).

## Résumé des ressources

L'activité "Transport des grains" représente environ 9% des dépenses totales du Programme des transports de surface et 10% des années-personnes nécessitées par ce dernier. La plupart de ces fonds, soit 97%, sont accordés aux chemins de fer sous forme de contributions pour améliorer le réseau d'embranchements des Prairies, et à la Commission canadienne du blé pour compenser le coût de location de 2000 wagons-trémiés. Le gouvernement envisage actuellement d'autres initiatives en matière de transport des grains, susceptibles de contribuer à accroître les possibilités dans ce domaine en 1983-1984 et pendant les années subséquentes.

Graphique 34: Dépenses (en millions de dollars) et projets relatifs à la LDLCF

1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84						
\$ Proj	\$ Proj	\$ Proj	\$ Proj	\$ Proj	\$ Proj						
14,2	31	9,1	21	2,5	11	1,6	4	1,5	2	6,1	2
Fonds disponibles											
15,1	9,2	2,6	1,6	1,5	6,1	2					

Graphique 32: Dépenses prévues et réelles par année financière (en milliers de dollars)

	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84
Préves	11 000	35 000	57 700	52 620	52 300	55 400
Réelles	10 936	16 152	42 238	51 284		

Graphique 33: Utilisation par province ou territoire des fonds du PATU (en milliers de dollars)

	Sommes allouées pour six ans	Sommes utilisées au 30 mars 1981	Solde	Budget des dépenses 1983-1984
--	------------------------------	----------------------------------	-------	-------------------------------

Ontario	82 646	57 159	25 487	12 944
Québec	62 345	20 556	41 789	21 902
Colombie-Britannique	24 667	7 430	17 237	9 224
Alberta	18 381	9 291	9 090	4 434
Manitoba	10 216	5 646	4 570	2 264
Saskatchewan	9 214	5 539	3 675	1 092
Nouvelle-Écosse	8 287	6 738	1 549	354
Nouveau-Brunswick	6 774	5 196	1 578	895
Terre-Neuve	5 578	3 651	1 927	1 776
Île-du-Prince-Édouard	1 183	302	881	483
Territoires du Nord-Ouest	427	157	270	60
Yukon	282	282	0	0
	230 000	121 947	108 053	55 428

Déplacement des lignes et amélioration des croisements de chemin de fer: Le graphique 34 indique le nombre de projets exécutés en vertu de la LDLCF, ainsi que les dépenses occasionnées. Il s'agit des projets ayant été approuvés avant la mise en oeuvre du PATU le 1er septembre 1977, auxquels s'ajoute le projet de déplacement de lignes de chemin de fer de Regina (Saskatchewan), dont on a prévu le commencement en 1983-1984. Un projet antérieur au PATU sera encore en cours d'exécution en 1983-1984 et donnera lieu à des contributions totalisant environ 1 million, et il y aura évidemment les travaux de déplacement de voies ferrées de Regina, qui nécessiteront des contributions se chiffrant au total à quelque 4,5 millions.

Graphique 30: Subventions et contributions pour les transports urbains (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1983-1984	1982-1983	1981-1982
Contributions:		
Aide aux transports urbains	52 300	51 284
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (LDLCCF)	1 459	123
Déplacement de voies ferrées de Regina	-	-
Subventions: Opération Gare-O-train	75	70
61 470	53 834	51 477

Programme d'aide aux transports urbains: Au 31 mars 1982, quelque 168 projets avaient effectivement été approuvés. Le total des contributions accordées par le gouvernement fédéral pour en financer l'exécution sera d'environ 209,2 millions. La ventilation par genre de projets est la suivante graphique 31.

Graphique 31: Ventilation des contributions par genre de projets exécuté en vertu du Programme d'aide aux transports urbains

Genres de projets	Nombre	Contributions du PATL (en millions de dollars)
Transports urbains	52	21,0
Trains de banlieue	1	30,0
Mètres de surface	1	3,7
Etudes de déplacement de voies ferrées	5	0,4
Déplacement de voies ferrées	2	4,1
Construction de croisements étagés	107	150,0
168		209,2

Le graphique 32 indique les dépenses prévues et réelles des quatre premières années du programme et les prévisions pour les deux dernières années. Ensuite, le graphique 33 indique l'utilisation des fonds par province ou territoire.



Des engagements peuvent être pris à l'égard des projets admissibles, à n'importe quel moment au cours du programme, mais ne doivent jamais dépasser le maximum de 10 \$ par personne alloué aux provinces et indiqué dans le graphique 33 à la page 49. Selon les conditions ou modalités du PATU, les fonds qu'une province n'utilise pas ou qu'elle transfère provisionnellement à une autre province au cours des trois dernières années sont annulés, et la première province les perd.

**Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer:** La Loi de 1974 sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (LDLCCF) prévoit des contributions limitées pour l'élaboration de plans de déplacement de voies ferrées et pour leur mise en oeuvre subséquente. Tous les projets approuvés après le 1er septembre 1977 sont financés au moyen des fonds du PATU. En 1983-1984, l'augmentation importante des subventions et des contributions par rapport à celles de 1982-1983 coïncide avec la première année d'exécution du projet de déplacement de voies ferrées de Regina, que le cabinet a approuvé en juin 1981.

**Opération Gare-0-train:** La subvention de 75 000 \$ qui sera versée en 1983-1984 fait partie d'un programme quinquennal de 375 000 \$ qui vise à informer le grand public des dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme a été mis en oeuvre en 1980 et les frais de son exécution sont partagés entre le gouvernement fédéral et l'Association des chemins de fer du Canada. Cette dernière a consenti elle aussi à verser des contributions d'environ 75 000 \$ par année.

#### Données sur le rendement et justification des ressources

Les subventions et les contributions constituent le gros des ressources de ce programme. Les ressources nécessaires pour les subventions et les contributions sont décrites dans le graphique 30.

Le graphique 31 présente une ventilation du financement par genre de projet. Le solde des dépenses résulte de frais de fonctionnement d'environ 0,5 million.



Graphique 29: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1983-1984	Prévues	Différences
\$	\$	\$
%	%	%
Dépenses de fonctionnement	473	1
Subventions et contributions:		
Subventions	75	-
Contributions	61 395	99
	54 134	100
	51 744	100

## Description

Les transports urbains relèvent principalement des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. L'exécution de trois programmes est financée en 1983-1984.

**Programme d'aide aux transports urbains (PATU):** Ce programme quinquennal et non renouvelable de 230 millions, qui devait se terminer le 31 mars 1983, a été prolongé d'un an sans modification des sommes allouées. Le financement du programme a été fixé à 10 \$ par personne (recensement de 1976), les fonds devant être répartis sur six ans. Pour connaître la répartition de ces fonds entre les provinces, voir le graphique 33.

La répartition des fonds sur six ans est la suivante (en millions de dollars):

1978-1979	-	10,9
1979-1980	-	16,2
1980-1981	-	42,2
1981-1982	-	52,6
1982-1983	-	52,7
1983-1984	-	55,4
		<u>230,0</u>

D. Transports urbains

Objectifs

Accroître l'efficacité des transports urbains; améliorer les normes de qualité de l'environnement urbain et faire une utilisation plus rationnelle des terrains; économiser l'énergie; rendre les croisements de chemin de fer plus sûrs.

Résumé des ressources

Cette activité porte sur l'administration des subventions et des contributions, et représente environ 6 % des dépenses et 2% des années-personnes du Programme des transports de surface pour 1983-1984. Les contributions correspondent à environ 99 % de ces fonds.

Graphique 28: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1983-1984	Prévues 1982-1983	Différences
	\$	A-P	\$
	A-P		A-P
Aide aux transports urbains	55 668	2	52 407
Déplacement de lignes et construction de croisements	*6 275	4	1 727
étages	-	4	4 548
	61 943	6	54 134
	-	6	7 809
	-		-

\*Ce montant comprend les 75 000 \$ affectés à l'opération Gare-0-train.

Programme visant à faciliter le chargement des pommes de terre à l'Ile-du-Prince-Edouard: Ce programme triennal vise à démonter l'efficacité d'installations de chargement des pommes de terre toutes saisons, centralisées et bien équipées. On construit actuellement deux installations (l'une à Souris et l'autre à Albany) qui seront utilisées pendant la saison de navigation 1982-1983, et on envisage d'en implanter de distribution des pommes de terre actuel a révélé que des économies importantes pourraient être réalisées si les producteurs acheminèrent leurs pommes de terre à des points de chargement centralisés plutôt que de les charger aux nombreuses voies de garage accessibles au public, comme c'est le cas actuellement.

Des économies sont également prévues en matière d'utilisation des wagons et au chapitre de l'aiguillage. Comme c'est surtout CN Rail qui bénéficiera des nouvelles installations, il sera chargé de les administrer et de les exploiter. Un comité fédéral-provincial englobant des représentants des expéditeurs de pommes de terre et du chemin de fer évaluera les résultats du programme en question.

Graphique 27: Tableau financier du programme visant à faciliter le chargement des pommes de terre à l'Ile-du-Prince-Edouard (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses	Prévues	Réelles
	1983-1984	1982-1983	1981-1982
\$	%	\$	%
Souris	-	330	34
Albany	-	647	66
Charlottetown/Milton	523	100	-
	523	977	100
	-	-	-

**Programme relatif au chemin de fer de Terre-Neuve (Plan de conteneurisation ferroviaire):** Il s'agit d'un programme quinquennal de 67 millions commencé en 1980-1981. Son premier objectif consiste à établir le rôle que le chemin de fer de Terre-Neuve doit jouer dans l'ensemble des transports. Une analyse préliminaire a démontré que le réseau ferroviaire n'est pas en mesure d'assurer efficacement la circulation des conteneurs. Comme ces derniers constituent un des principaux moyens de transporter les marchandises à Terre-Neuve, ce programme servira à mettre sur pied un chemin de fer rentable et complètement opérationnel axé sur les conteneurs. On accordera des fonds pour l'achat de conteneurs, la mise en place d'un matériel moderne de chargement de conteneurs à des points de distribution clés et l'achat de matériel ferroviaire approprié pour voie étroite (y compris des wagons plats et du matériel de triage), pour permettre des transferts intermodaux efficaces (transport maritime et camionnage).

Le programme en question sera assujéti à une évaluation complète. Tout indique pour le moment que depuis janvier 1982, le transport des conteneurs a permis au chemin de fer de Terre-Neuve de soutenir la concurrence et d'améliorer le service.

Comme complètement à ce programme, Transports Canada, Travail Canada, le CN et les syndicats concernés ont institué un programme spécial d'aide aux employés risquant de souffrir des changements effectués au cours de cette période quinquennale. Le gouvernement fédéral, qui remboursera les chemins de fer d'une certaine partie des frais de cette aide, a autorisé ce titre des dépenses totalisant 10 millions pendant la période où auront lieu les essais et les évaluations.

**Graphique 26: Tableau financier des programmes relatifs au chemin de fer de Terre-Neuve (en milliers de dollars)**

	Budget des dépenses		Prévu		Réel	
	\$	%	\$	%	\$	%
	1983-1984		1982-1983		1981-1982	
Plan de conteneurisation	21 000	91	25 000	86	11 714	92
Aide aux employés	2 000	9	4 000	14	973	8
	23 000	100	29 000	100	12 687	100

Les fonds versés au cours de l'année financière 1983-1984 permettront d'atteindre es objectifs suivants:

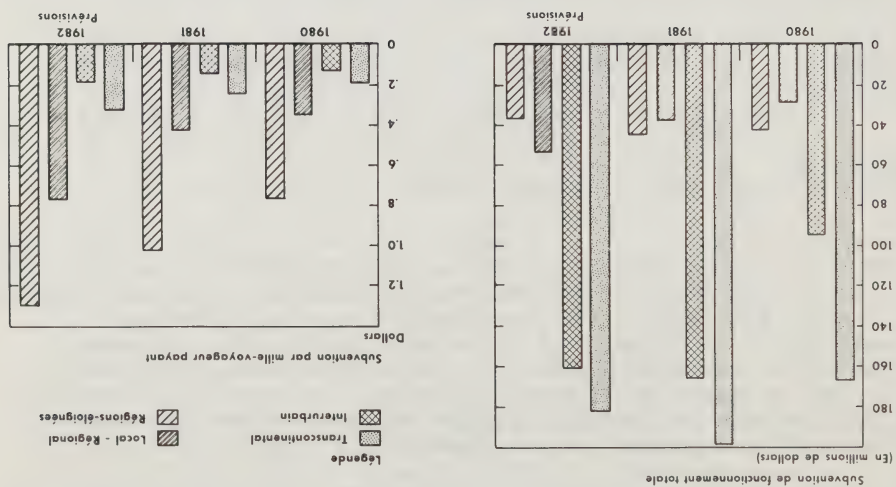
Fournir à VIA Rail le financement qui lui permettra de planifier, gérer et commercialiser les services ferroviaires voyageurs, et de faire des paiements au CN et au CP pour la prestation de tels services en vertu de marchés passés avec le CN et le CP. Ils prévoient l'utilisation de voies et d'installations, la fourniture du personnel de trains nécessaire et de l'entretien du matériel roulant. (L'ordonnance sur les frais de la CCT prescrit les conditions auxquelles VIA Rail fait des paiements aux chemins de fer.)

Fournir à VIA Rail le financement nécessaire pour planifier et mettre en oeuvre des projets d'immobilisations à l'appui de l'amélioration et de la prestation des services ferroviaires voyageurs. Les subventions en capital sont versées selon les conditions approuvées par le gouvernement en conseil en novembre 1979. Les investissements annuels passeront de 89 millions pour l'année de base 1981-1982 à 182 millions pour l'année 1983-1984, et permettront la remise en état continue du parc existant, le retrait progressif du matériel le plus ancien et l'achat de locomotives et de voitures de type LRC ou conventionnel. Ils serviront en partie à financer la recherche et le développement dans des domaines clés tels que la mise sur pied d'un service interurbain ultra rapide et l'établissement de gares intermodales de voyageurs.

Rembourser les chemins de fer de ce que leur coûtent les prestations d'aide aux employés. Ces prestations sont effectuées conformément au règlement établi par le gouvernement en conseil en octobre 1977, qui permet au gouvernement de payer une certaine partie du coût total des prestations d'aide aux employés, les chemins de fer devant assumer le reste. En 1983-1984, le gouvernement versera millions aux employés déplacés, à titre de prestations de retraite anticipée, de remboursement de frais de réinstallation et de frais de recyclage, d'indemnités de mise en disponibilité, ou à d'autres fins semblables.



Graphique 25: Subvention de fonctionnement par genre de service





**Développement du transport des marchandises:** Les responsables de cette sous-activité sont chargés de régler les questions touchant le transport des marchandises avec les sociétés ferroviaires, les expéditeurs, les gouvernements provinciaux et le grand public. Leur rôle consiste à évaluer ou à élaborer des propositions ainsi qu'à convoier et à surveiller des programmes pour augmenter l'efficacité, la rentabilité et parvenir au moyen d'évaluations de propositions particulières, de la surveillance de certains services ferroviaires, et d'enquêtes sur la technique ferroviaire et l'économie de l'énergie, y compris sur l'électrification des chemins de fer. Ils doivent en outre évaluer le réseau de transport ferroviaire de l'Ouest pour s'assurer qu'il sera en mesure de répondre aux besoins créés par la mise en valeur des ressources pendant la prochaine décennie.

#### Planification et politique du transport ferroviaire: Les

responsables de cette sous-activité veillent à ce que les sociétés ferroviaires améliorent leur réseau national de transport des voyageurs et des marchandises. Ils conseillent le gouvernement au sujet des subventions et des projets de lois, et recueillent des données financières et opérationnelles sur l'évolution du réseau. Ils participent également à l'élaboration d'un nouveau cadre réglementaire pour le partage des frais de transport des grains. Ils évaluent enfin les incidences de facteurs externes sur le réseau canadien, et conseillent le Ministre sur l'allocation de certains terrains des Chemins de fer du gouvernement le canadien lorsque le CN n'a plus besoin de ces terrains pour assurer le service.

#### Données sur le rendement et justification des ressources

**Services ferroviaires voyageurs (financement de VIA Rail):** Cette activité a pour but premier d'assurer un réseau unifié de services ferroviaires voyageurs au Canada. La rentabilité financière par parcours constitue ici l'un des critères importants de rendement. Toutefois, certains parcours sont offerts pour appuyer l'objectif socio-économique du gouvernement, qui est d'assurer l'accès aux régions éloignées lorsqu'il n'y a aucun autre mode de transport. Dans la plupart des cas, on ne croit pas à la rentabilité de ces parcours; il vaut donc mieux mesurer le rendement en fonction de l'évolution de la subvention de fonctionnement par mille-voyageur parcouru, calculée en dollars constants et en dollars courants. La subvention moyenne en dollars constants est indiquée dans le graphique 6 de la page 17, tandis que la subvention en dollars réels par genre de service figure dans le graphique 25.

**Développement des services ferroviaires voyageurs:** Les responsables de cette sous-activité sont chargés de développer les services ferroviaires voyageurs du pays. Ils y parviennent en passant des marchés précisés par le gouvernement. En outre, ils évaluent la politique actuelle et le rendement du Programme et mènent des études spéciales sur la prestation de services efficaces et rentables dans ce domaine.

Depuis le 1er avril 1979, VIA Rail assume la gestion de tous les services ferroviaires voyageurs du pays, auparavant exploités par le CN et CP Rail. Avant ce transfert de responsabilité, 80% des pertes subies à ce chapitre par le CN et CP Rail étaient comblées par des subventions en vertu de la Loi nationale de 1967 sur les transports (LNT).

En vertu d'un marché, VIA Rail doit fournir les services indiqués par le Ministère dans une Demande de services complémentaires (DSC). Il existe 38 DSC sur les services ferroviaires voyageurs, et pour y répondre, VIA aura besoin d'environ 568,4 millions au cours de 1983-1984. Par ailleurs, cette dernière passe des marchés avec deux autres sociétés ferroviaires importantes, le CN et le CP, pour obtenir le droit de faire circuler des trains de voyageurs sur leurs réseaux respectifs et leur faire assurer l'exploitation de ces trains, pour leur faire entretenir son matériel et assurer d'autres installations de soutien.

Le ministre des Transports détermine l'orientation de VIA Rail, et cette dernière doit par conséquent établir un plan d'action quinquennal, puis des prévisions annuelles de ses besoins en capital et de ses besoins de fonctionnement. Ces documents sont présentés chaque année, examinés par la Direction générale des services ferroviaires voyageurs, et finalement revus et approuvés par le ministre des Transports et le président du Conseil du Trésor. Le graphique 24 illustre la courbe des dépenses relatives aux besoins susmentionnés depuis 1978.

**Graphique 24: Résumé des besoins en capital et des besoins de fonctionnement de VIA (en milliers de dollars)**

	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84
Fonctionnement	63 385	274 351	330 813	446 287	461 302	568 400
Capital	-	67 100	117 500	89 111	139 500	182 000
Aide aux employés	-	-	3 170	5 198	11 502	5 000
Emplois d'été	-	-	186	21	188	-
Totaux	63 385	341 451	451 669	540 617	612 492	755 400

Graphique 22 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	Prévues	Différences
1983-1984	1982-1983	
\$	\$	\$
A-P	A-P	A-P
Usagers des chemins de fer	757 173	22
Développement du transport	614 127	22
de marchandises		
Politique et		
planification ferroviaires et		
Administration	25 468	27
	31 796	26
	( 6 328)	1
	782 641	49
	645 923	48
	136 718	1

Graphique 23 : Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1983-1984	1982-1983	1981-1982
\$	\$	\$
%	%	%
Frais de fonctionnement	3 718	1
Services ferroviaires voyageurs	3 454	1
(VIA Rail Canada Inc.)		
Programmes ferroviaires de	755 400	96
Terre-Nouve	23 000	3
Immobilisations	523	-
Autres	-	-
	977	-
	29 000	4
	12 687	2
	555 928	100
	645 923	100
	782 641	100

## Description

Les responsables de l'activité "Transport ferroviaire" élaborent des politiques et conseillent le Ministre sur des questions ferroviaires. Ils sont chargés de la négociation de tous les marchés entre le gouvernement et VIA Rail Canada, société de la Couronne. En outre, ils élaborent et mettent en oeuvre des mesures du gouvernement en matière de développement du transport des marchandises, de services voyageurs, de tarifs marchandises, de subventions, de lois ferroviaires. Ils exercent les trois sous-activités suivantes.

## 4-38 (Programme des transports de surface)

## Objetif

Contribuer à l'efficacité et à la rentabilité du réseau national de services ferroviaires voyageurs et marchandises et appuyer les objectifs socio-économiques du gouvernement fédéral.

Les buts précis concernant cet objectif sont les suivants:

- assurer aux chemins de fer une capacité suffisante dans l'Ouest canadien, grâce à la prise par le gouvernement de mesures relatives aux transports dans cette partie du pays;
- fournir un cadre juridique qui permettra de continuer à assurer les services ferroviaires voyageurs;
- déterminer l'efficacité et la rentabilité maximums des services ferroviaires voyageurs dans un cadre multimodal;
- continuer à fournir des fonds d'immobilisation (182 millions en 1983-1984) qui permettront la rénovation ou le renouvellement du matériel roulant de VIA, et réduiront par conséquent les frais de fonctionnement et d'entretien tout en améliorant la qualité du service;
- exécuter et évaluer les programmes relatifs au chemin de fer de Terre-Neuve (Plan de conteneurisation ferroviaire) et le programme visant à faciliter le chargement des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard.

## Résumé des ressources

L'activité "Transport ferroviaire" représente environ 62 % de l'ensemble des dépenses du Programme et 16 % de l'ensemble des années-personnes de ce dernier. Plus de 96 % des dépenses de l'activité (environ 60 % des dépenses totales du Programme des transports de surface) sont attribuables à la prestation de services ferroviaires voyageurs.



Graphique 21: Marchés (année civile) de CN Marine Inc. et du CN par poste (en milliers de dollars)

(année civile)		Prévus	
Réels	1981	1983	1982*
Provisions pour amortissement	12 000	9 000	8 464
Marges bénéficiaires	17 400	17 500	9 313
Dépenses réelles	166 600	163 000	159 671
Totaux partiels	196 000	189 500	177 448
Recettes	41 500	39 000	40 348
Coûts nets pour le gouvernement	154 500	150 500	137 100

\*

En avril 1982, Transports Canada a versé une somme de 5,92 millions à ces sociétés pour respecter les clauses d'indemnité de vie chère contenues dans les conventions collectives conclues avec leurs employés. Ce paiement avait trait à l'année d'exploitation 1981, mais il n'a pu être établi avant 1982. Les montants indiqués ci-haut n'en tiennent pas compte.

Graphique 20: Marchés (année civile) de CN Marine Inc. et du CN par service (en milliers de dollars)

(année civile)			
Prévis	Réels	Réels	
1983	1982	1981	
North Sydney (N.-E.)/Port-aux-Basques (T.-N.)			
47 672	43 311	38 031	maritime
18 062	20 600	20 214	ferroviaire
North Sydney (N.-E.)/Argentina (T.-N.)			
7 106	7 032	7 944	(été seulement)
35 729	38 105	33 694	Service de cabotage de Terre-Neuve
Cap Tourmentin (N.-B.)/Borden (I.-P.-E.)			
27 142	23 792	19 879	maritime
3 355	3 388	2 767	ferroviaire
7 599	5 155	6 097	Saint-Jean (N.-B.)/Digby (N.-E.)
Yarmouth (N.-E.)/Bar Harbor (Maine)			
7 835	2 797	2 526	(été seulement)
Yarmouth (N.-E.)/Portland (Maine) <sup>1</sup>			
154 500	150 500	137 100	

<sup>1</sup> Ce service sera interrompu en 1983-1984, et le service de Bar Harbour sera assuré à longueur d'année.



La Société des transports du Nord Limitée: A la suite de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest (1973), le gouvernement fédéral s'est engagé à assurer l'approvisionnement de six localités du Keewatin situées dans la partie ouest de la baie d'Hudson, grâce à un service de remorqueurs et de chalandis exerçant son activité depuis Churchill (Manitoba) et remplaçant l'ancien service aérien depuis Montréal (Québec). Par conséquent, la Société des transports du Nord Limitée a, en 1975, mis sur pied un tel service subventionné par le gouvernement fédéral aux termes d'un marché annuel fondé sur le coût budgétisé majoré d'une marge de profit. Ce service est actuellement à l'étude à cause de la diminution des quantités transportées et de l'augmentation des subventions.

CN Marine Inc. et le CN: Depuis le 1er janvier 1979, CN Marine Inc. offre des services de traversier en vertu de marchés d'exploitation. Transports Canada a également conclu des marchés avec le CN, qui obtient celui-ci à verser une subvention à CN Marine Inc. pour compenser les frais de transport de wagons par traversier depuis le continent jusqu'à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve. Ces marchés sont négociés de nouveau chaque année sous réserve des conditions de l'accord tripartite conclu entre le Ministère, le CN et CN Marine Inc. Le graphique 20 décrit les marchés par service, tandis que le graphique 21 indique les marchés par poste. (Ceux-ci suivent l'année civile plutôt que l'année financière.)

Outre les fonds qu'il obtient grâce à des marchés d'exploitation conclus avec Sa Majesté, CN Marine Inc. est autorisé, en vertu de l'accord tripartite, à puiser dans un capital jusqu'à concurrence de 143,1 millions, à condition qu'il ait prouvé qu'il a besoin de cet argent. Après épuisement de ce capital, CN Marine Inc. devra prendre les fonds nécessaires dans les bénéfices non répartis ou les obtenir grâce à la dette à long terme du CN. Ces fonds d'immobilisations résultent d'achats d'actions par le gouvernement du Canada pour augmenter l'avoir du CN. Ce dernier doit à son tour acheter des actions de sa filiale, CN Marine Inc. Selon les prévisions, il versera à cette fin 42,9 millions en 1983-1984.

# Subventions et contributions

**Subventions:** Transports Canada finance les services de traversier conjointement avec les provinces de la Colombie-Britannique, de Terre-Neuve et de Québec; les accords viennent appuyer les programmes de développement et atténuer l'isolement de petites localités éloignées tout en diminuant la responsabilité du gouvernement fédéral. Le montant de chaque subvention est modifié chaque année pour tenir compte des variations de l'indice des prix à la consommation dans les villes de Vancouver, Saint-Jean et Québec respectivement. Les prévisions de coûts pour 1983-1984 sont les suivantes: 13,7 millions pour la Colombie-Britannique, 2,1 millions pour Terre-Neuve et 2,7 millions pour le Québec.

**Contributions:** Les subventions sont versées à des entreprises privées qui doivent en retour assurer les services de traversier et de cabotage pour voyageurs et marchandises. Tous les services de traversier sont interprovinciaux, sauf celui de Black's Harbour et de Grand-Manan, au Nouveau-Brunswick, et celui de la Bate de Plaisance, à Terre-Neuve. En 1981-1982, le ministère des Transports a négocié un accord de désintéressement de 8 millions avec la Newfoundland Steamship Limited, pour le renouveau complet au marché prévoyant les subventions, en se fondant sur une recommandation du rapport de la Commission Sullivan sur le transport à Terre-Neuve. Voici une liste des principales entreprises et des montants estimatifs qui leur seront versés en 1983-1984.

Coastal Transport Ltd.: Black's Harbour (N.-B.) et North Head, Grand-Manan (N.-B.)	\$ 259 000
Northumberland Ferries Ltd.: Wood Islands (I.-P.-É.) et Caribou (N.-É.)	\$ 6,811 000
Coopérative de transport maritime et aérien: Souris (I.-P.-É.) et Cap-aux-Meules, Îles-de-la-Madeleine (Québec)	\$ 2 353 000
Northern Cruiser: Sainte-Barbe (T.-N.) et Blanc-Sablon (Québec)	\$ 848 000
The Placentia Bay Services: Argenti, Petite Forte, South East Bight et Little Paradise dans la Bate de Plaisance	\$ 500 000
<b>Total</b>	<u>\$ 10 771 000</u>

Graphique 19: Versement de subventions pour l'acquisition de services de traversier<sup>1</sup>

Données sur le rendement et justification des ressources

Service	Frais d'ex- ploitation	Recettes	Subventions fédérales	Niveaux des subventions fédérales
	1983-84	1982-83	1981-82	1980-81

\$	%	%	%	%
----	---	---	---	---

Transporteurs privés				
----------------------	--	--	--	--

Woods Island, (I.-P.E.)//				
---------------------------	--	--	--	--

Cartbou, (N.E.)				
-----------------	--	--	--	--

(Northumberland Ferries Ltd.)				
-------------------------------	--	--	--	--

Sainte-Barbe, (Y.-N.)//				
-------------------------	--	--	--	--

Bianc Sablon, (Québec)				
------------------------	--	--	--	--

(Northern Cruiser Ltd)				
------------------------	--	--	--	--

Souris, (I.-P.E.)//				
---------------------	--	--	--	--

Cap-aux-Meuies,				
-----------------	--	--	--	--

Québec (C.T.M.A.)				
-------------------	--	--	--	--

Black's Harbour, (N.-B.)//				
----------------------------	--	--	--	--

North Head, (N.-B.)				
---------------------	--	--	--	--

(Coastal Transport Ltd)				
-------------------------	--	--	--	--

Montreal, Québec				
------------------	--	--	--	--

a Corner Brook/				
-----------------	--	--	--	--

Saint-John's, (I.-N.) <sup>2</sup>				
------------------------------------	--	--	--	--

Argentina, Petite Forêt,				
--------------------------	--	--	--	--

South East Bight et				
---------------------	--	--	--	--

Little Paradise dans				
----------------------	--	--	--	--

la Bate de Placentia				
----------------------	--	--	--	--

(The Placentia Bay				
--------------------	--	--	--	--

Services).				
------------	--	--	--	--

CN Marine Inc.				
----------------	--	--	--	--

North Sydney/Port-aux-Basques				
-------------------------------	--	--	--	--

- transport maritime				
----------------------	--	--	--	--

62 930	14 000	48 930	78	83
--------	--------	--------	----	----

21 787	3 200	18 587	85	88
--------	-------	--------	----	----

9 108	1 800	7 308	80	87
-------	-------	-------	----	----

39 698	3 000	36 698	92	98
--------	-------	--------	----	----

35 560	7 600	27 960	79	81
--------	-------	--------	----	----

- transport maritime				
----------------------	--	--	--	--

- transport ferroviaire				
-------------------------	--	--	--	--

14 384	6 600	7 784	54	47
--------	-------	-------	----	----

13 602	5 500	8 102	60	82
--------	-------	-------	----	----

Yarmouth/Portland				
-------------------	--	--	--	--

Yarmouth/Bay Harbour				
----------------------	--	--	--	--

Digby/Saint-Jean				
------------------	--	--	--	--

Yarmouth/Portland				
-------------------	--	--	--	--

1				
---	--	--	--	--

2				
---	--	--	--	--

3				
---	--	--	--	--

4-32 (Programme des transports de surface)

Les responsables de cette activité sont chargés d'établir les politiques, les plans et les programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport maritime et des services connexes financés par le gouvernement fédéral. Ils fixent les niveaux de service du transport maritime subventionné, négocient des marchés d'exploitation avec CN Marine Inc., le CN et des entrepreneurs privés en vue de la prestation de services de transport maritime, et, par la suite, en surveillent l'exécution. Ils négocient des ententes avec les gouvernements provinciaux au sujet des services de transport maritime à frais partagés et veillent à ce que le gouvernement fédéral joue un rôle convenable en ce qui touche les services de cabotage et de traversier interprovinciaux et extraprovinciaux.

La politique actuelle limite l'admissibilité à l'aide au transport maritime aux services résultant d'ententes constitutionnelles ou remplaçant ces derniers, aux services de cabotage de Terre-Neuve, aux services qui offrent des possibilités de développement particulières et à ceux qui desservent des localités éloignées. Ces services "constitutionnels" sont les services de traversier que le gouvernement fédéral doit soutenir financièrement en vertu des Conditions de l'union de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard au Canada.

Graphique 17: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Différences	Prévues	Budget des dépenses		1982-1983
		\$ A-P	\$ A-P	
-	543	2 083	27	1 540
-	8 371	232 452	-	224 081
-	8 914	234 535	27	225 621
		1 054		1 162
				(108)

L'affrètement annuel des cinq traversiers appartenant à Transports Canada produit des recettes. Ces recettes sont versées directement au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées aux fins du Programme. On estime qu'elles seront de 1 054 400 \$ en 1983-1984.

Graphique 18: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	1983-1984		1981-1982
		\$	%	\$
				%

Budgétaire	Fonctionnement et immobilisations	2 779	1	1 987	1	1 719	1
	Subventions et contributions	29 342	13	28 234	13	34 212	18
	CN Marine Inc./CN	158 864	68	156 000	69	143 229	77
	Société des transports du Nord Limitée	650	-	1 000	-	642	-
Non-budgétaire	Achat d'actions du CN	42 900	18	38 400	17	6 897	4
		234 535	100	225 621	100	186 699	100



## Objectif

Au coût le plus bas possible, fournir des services de traversier et de cabotage suffisants pour assurer la correspondance avec d'autres moyens et transport de surface, comme l'exige le gouvernement fédéral.

A cette fin, les initiatives suivantes seront prises en 1983-1984:

- renégocier l'accord quinquennal qui a été conclu entre le CN, CN Marine et Transports Canada;
- terminer l'examen de la politique d'aide au transport maritime, qui établit le cadre dans lequel les services de traversier et de cabotage peuvent bénéficier d'une aide financière;
- élaborer une politique d'établissement des prix pour déterminer les moyens possibles d'obtenir que les services subventionnés remboursent les frais;
- mettre au point des indicateurs de rendement qui serviront à évaluer les prestataires des services pour lesquels des marchés ont été conclus;
- rationaliser le service dans la Baie de Fundy en éliminant le service qui relie Portland (Maine) à Yarmouth (Nouvelle-Ecosse);
- instaurer un programme d'enquêtes pluriannuel visant à déterminer les caractéristiques des usagers, la qualité du service et les réactions relatives aux prix.

## Résumé des ressources

L'activité "Transport maritime" représente environ 19 % des dépenses et 9 % des années-personnes du Programme des transports de surface pour 1983-1984. Les dépenses en capital n'atteignent pas 1 % du total des dépenses prévues (234,5 millions), tandis que les subventions et contributions correspondent à environ 13 % de ce montant.

Les paiements contractuels faits à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) pour l'exploitation de sept services de traversier et deux services de traversier-rail dans les provinces de l'Atlantique constituent la plus importante dépense de cette activité (soit 68 %). Les dépenses non budgétaires correspondent à l'achat d'actions du CN pour financer les acquisitions de capital de CN Marine Inc. (voir la page 34 pour de plus amples renseignements).



Graphique 16: Contributions versées par province (en milliers de dollars) en vertu de l'Entente fédérale-provinciale pour la rénovation et l'amélioration des routes principales

	1974-75	1975-76	1976-77	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	Prévisions 1982-83	Totaux
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-----------------------	--------

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
C.-B.	2 500	2 500	1 401	3 599	2 500	-	-	-	-	12 500
Alb.	2 500	2 500	8 098	2 500	2 500	9 205	5 885	-	-	12 500
Sask.	2 500	2 500	4 562	2 500	2 434	2 500	7 500	-	-	22 434
Man.	2 100	2 062	10 802	2 500	2 378	13 889	6 158	-	-	16 471
Qué.	(3)	(3)	-	-	-	-	-	-	-	13 172
N.-É.	(2)	-	-	5 175	10 254	15 049	1 522	-	-	39 000
N.-B.	(2)	-	-	850	4 449	8 360	9 661	7 681	6 500	37 501
I.-P.-É.	(2)	-	-	423	2 242	2 989	1 346	-	1 500	8 500
T.-N.	(2)	-	-	-	9 805	15 984	3 628	583	11 400	41 400
Totaux (\$000)	22 800	31 875	37 438	45 993	67 390	70 581	23 657	8 264	42 604	350 602

(1) Programme d'amélioration des routes du nord des Prairies.  
(2) Programme de renforcement ou d'amélioration des routes.  
(3) Autres programmes de financement de travaux routiers (transférés du MEER).

NOTA:

Transports Canada ne tient pas de registres indiquant le nombre cumulé de milles ou de kilomètres de route améliorés. Il faut prendre note que dans certains cas, les travaux d'asphaltage définitifs représentent l'étape finale de projets exécutés indépendamment du programme. En outre, certains projets de niveaulement faisant partie du programme ne seront pas exécutés complètement à cause du manque de temps et des restrictions financières. Les résultats du programme d'amélioration des routes des provinces de l'Atlantique sont les suivants:  
162,3 km de niveaulement, d'ouvrages, d'échangeurs et de stabilisation: 389,2 km d'asphaltage définitif et routes principales, de bretelles d'échangeurs, de voies de raccordement, etc.  
108,5 km de niveaulement: 169,8 km d'asphaltage; neuf ouvrages (deux ponts et sept passages supérieurs et inférieurs).  
48,3 km de rénovation et d'asphaltage: deux ouvrages (ponts et voies d'approche).  
192,0 de reconstruction et d'asphaltage: 173,0 km de niveaulement; 70 km de déblais; fourniture de deux ouvrages et amélioration de trois autres.

## Amélioration des routes: Le cabinet a approuvé en 1982 la seconde

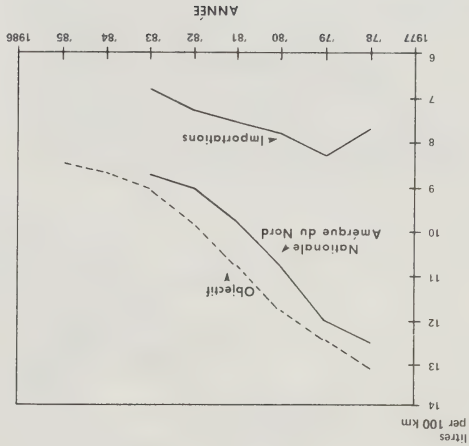
phase du programme de renforcement ou d'amélioration des routes des trois provinces Maritimes: Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard. Celle-ci comporte une dépense de 84 millions de dollars, dont environ 18 millions en 1983-1984. Il a également approuvé pour Terre-Neuve, pendant la même année, une seconde phase qui prévoit une dépense de 36 millions, dont 15 540 000 \$ environ en 1983-1984. De 1977 à 1982, il a autorisé l'octroi de 100 millions de dollars pour la Phase I du même programme dans les quatre provinces de l'Atlantique. Un comité distinct comprenant des représentants de Transports Canada et de chacune des quatre provinces en question s'assurera qu'un rapport d'évaluation complet sera disponible à la fin de la Phase II. Les résultats de cette évaluation aideront le gouvernement à déterminer s'il y a lieu d'exécuter une Phase III du programme précitée.

Le programme actuellement exécuté à Terre-Neuve durera trois ans (de 1982-1983 à 1984-1985), et celui qui est exécuté dans chacune des provinces Maritimes en durera cinq (de 1982-1983 à 1986-1987).

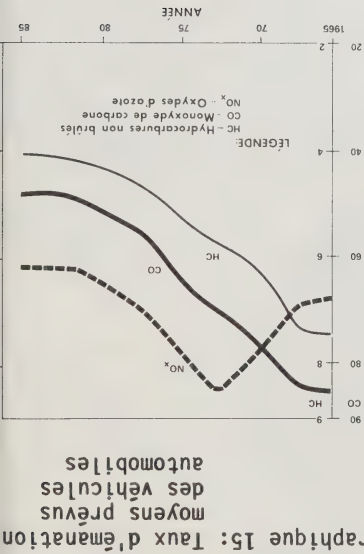
D'autres programmes de travaux routiers ont été transférés du ministère de l'Expansion économique régionale à Transports Canada. Ils comprennent l'amélioration de routes de la Colombie-Britannique (1 million de dollars en 1982-1983) et du Québec (dépense de 59 231 800 \$ entre 1982-1983 et 1986-1987). Il est prévu qu'un montant estimatif de 8 577 000 \$ sera dépensé au Québec en 1983-1984.

Les responsables de la sous-activité "Amélioration de routes principales" collaborent avec d'autres ministères ayant des responsabilités en matière de routes, par l'entremise du président et du secrétaire du Comité interministériel des routes et du Comité interministériel des ponts internationaux.

Le graphique 16 indique les dépenses et le nombre de kilomètres de routes améliorées par province depuis 1974-1975.



Graphique 14: Consommations de carburants moyens des nouveaux véhicules automobiles



Graphique 15: Taux d'émission des véhicules moyens prévus des véhicules automobiles

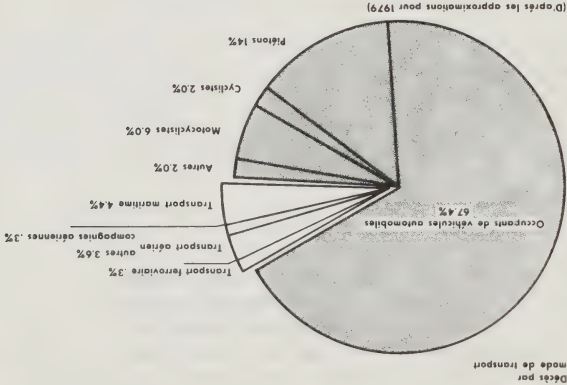
Le graphique 15 indique les taux prévus d'émissions nocives, compte tenu du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux véhicules satisfaisant aux normes en vigueur.

Un autre facteur lié étroitement à la baisse de la consommation de carburant est la quantité d'émissions des véhicules souhaitée. Le Ministère de l'Environnement Canada et d'Énergie, Mines et Ressources Canada, ainsi que d'organismes nord-américains dont les activités ont trait à l'ingénierie ou aux techniques, et à l'énergie. Il achète chaque année des véhicules automobiles dont le nombre et la diversité sont fonction de l'évolution de la technique, et en fait l'essai pour voir s'ils sont conformes aux normes de consommation de carburant et anti-pollution actuelles. En 1982-1983 et jusqu'à la fin de 1983-1984, il effectue des analyses socio-économiques avec Environnement Canada, en vue d'apporter les modifications envisagées aux normes anti-pollution pour la période qui suivra 1985.

Graphique 12: Nombres de conducteurs tués par rapport aux nombres de kilomètres parcourus

Population en millions	Kilomètres-véhicules en millions	Pourcentages de port de la ceinture de sécurité	Tués	Tués par 100 millions de kilomètres parcourus
1973	161	N.A.	6 706	4,2
1974	169	N.A.	6 290	3,7
1975	174	22%	5 061	3,5
1976	179	N.A.	5 307	3,0
1977	185	43%	5 253	2,8
1978	194	36%	5 426	2,8
1979	200	43%	5 751	2,9
1980	203	36%	5 459	2,7
1981	216	38%	5 370	2,5
PRÉVISION 222	24,3			2,3
1983				OBJECTIF

Graphique 13: Pourcentage de morts de la route par mode de transport (établis à partir de données reçues des provinces)



**Consommation de carburant:** Le Canada consomme actuellement environ 1,8 million de barils de pétrole par jour. Environ 30% de ce pétrole est consommé par des voitures particulières ou des camionnettes, et 15%, par des transporteurs commerciaux. En janvier 1976, le gouvernement a annoncé un programme d'économie de carburant axé principalement sur les voitures de particuliers. Les fabricants d'automobiles ont accepté volontiers de s'y conformer. Pour définir ce programme et s'assurer que l'industrie le respecte, le Programme des transports de surface a produit des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées, vérifiant les données des fabricants relatives à la consommation, analysé des plaintes du public et mené des enquêtes sur l'étiquetage des véhicules et la transmission au public de données relatives à la consommation d'essence. Comme l'indique le graphique 14, ces mesures ont contribué depuis 1978 à réduire la consommation de carburant moyenne des nouvelles voitures au Canada. Les nouvelles voitures vendues en 1983 consomment 94 % moins de carburant que celles de 1973. Pour s'assurer que cette diminution continuera, le gouvernement a adopté en 1982 la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles.



**Sécurité routière:** En 1983-1984, les responsables de la sous-

activité "Sécurité automobile et routière" en amélioreront les archives ordinolinguées pour tenir compte du nombre croissant de plaques du public et de renseignements sur l'évaluation des véhicules et de leurs pièces. Ils prévoient recevoir environ 1800 plaques en 1983-1984. En concluant des marchés avec dix équipes d'enquêteurs sur des accidents qui exercent leurs activités à des universités canadiennes, marchés dont le montant total sera de 1,1 million de dollars en 1983-1984, ils leur feront exécuter des enquêtes sur environ 1000 accidents de véhicule automobile. Ces données sur les accidents appuieront l'analyse socio-économique et les études techniques en vue de la mise en vigueur de normes nouvelles ou améliorées sur les véhicules automobiles, ainsi que de l'exécution de recherches sur la façon dont les occupants de ces derniers se font blesser et les raisons de ces blessures.

L'Association des routes et transports du Canada touchera une subvention de 108 000 \$. Il s'agit d'un organisme à but non lucratif dont les membres sont bénévoles et comprennent des représentants du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, des transporteurs, des constructeurs et des experts-conseils, ainsi que des représentants de l'industrie de la construction et des universités. L'Association s'intéresse aux aspects techniques, économiques et politiques de tous les modes de transport, mais en particulier à ceux du transport routier. Elle produit des publications visant à promouvoir le développement des transports.

Des contributions en vue de recherches sur les mesures à prendre seront versées à des organismes, des agences, des associations et des institutions qui effectuent ce genre de recherches ou élaboreront et mettront au point des études portant sur des problèmes de sécurité routière ou des mesures de prévention d'accidents relatives aux usagers des routes, aux véhicules aux réseaux routiers. Les bénéfices et organisations comprennent les gouvernements et organismes provinciaux, les institutions et associations qui font des recherches sur la sécurité routière et les questions connexes. Les fonds ne seront accordés que si un partage des frais est prévu, et les demandes visant à les obtenir ne seront approuvées que si les études visées sont conformes aux objectifs actuellement poursuivis.

Grâce aux programmes de sécurité routière de Transports Canada et aux programmes connexes et des territoires, le taux de mortalité routière (relatif à tous les morts de la route, c'est-à-dire les conducteurs des véhicules automobiles et les occupants de ces derniers, les cyclistes, les motocyclistes et autres usagers de la route) a diminué de 31 % de 1973 à 1978. Depuis 1978, les programmes exécutés au moyen des fonds actuellement octroyés ont permis de réduire légèrement le taux en question par rapport au nombre de kilomètres parcourus (voir le graphique 12). Comme l'indique le graphique 13, environ 90 % de tous les accidents occasionnés par les transports continuent de se produire sur les routes.

L'amélioration des Routes principales: Les responsables de cette sous-activité sont chargés de négocier, mettre en oeuvre et gérer les programmes de construction de routes principales des provinces financières conjointement avec ces dernières. Ils évaluent des programmes des points de vue technique et économique et constituent le principal service du gouvernement fédéral en matière de questions de ponts internationaux et de routes.

**Le service "Transporteurs routiers":** Cette sous-activité a deux volets, la Politique et la Réglementation, et l'Analyse économique. Le service de la Politique et de la Réglementation vise à instaurer dans l'ensemble du pays un système uniforme d'administration des affaires économiques des exploitants de camions et d'autocars qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. Il lui faut pour cela entretenir des relations avec les organismes de réglementation provinciaux, le ministère des Affaires extérieures ainsi que les organismes de réglementation et les départements du gouvernement des Etats-Unis.

Le service de l'Analyse économique est chargé d'élaborer la politique économique du gouvernement fédéral à l'égard des transporteurs routiers qui relèvent de ce dernier. Cela exige l'établissement et le maintien d'une bonne base de données, ainsi que la réalisation d'études socio-économiques.



Graphique 11: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses	Prévues	Réelles			
	1983-1984	1982-1983	1981-1982	\$	\$	%
	%	%	%			
Fonctionnement						
Personnel	6 023	5 640	5 161	22		
Services professionnels et spéciaux	3 682	4 377	4 106	17		
Autres	1 813	1 703	2 262	10		
Immobilisations	1 532	1 464	1 505	6		
Subventions et contributions	42 275	42 370	10 551	45		
	55 325	55 554	23 585	100		

Description

Bien que la construction et l'exploitation des routes principales relèvent des gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral demeure responsable de l'élaboration, de la mise en oeuvre et de la surveillance des politiques et des programmes concernant la sécurité routière, les normes de sécurité applicables aux véhicules automobiles et à leurs pièces, les émissions de gaz et de vapeurs et l'économie de carburant. De même, il fournit une aide financière sélective pour la construction et l'amélioration des routes principales, des ponts et des tunnels et mène des études de politique sur les services interprovinciaux de camionnage et d'autocars, tout en coordonnant les activités de ces services. Son travail englobe les trois sous-activités suivantes:

La Sécurité automobile et routière: Elle comprend l'élaboration, la rédaction, l'évaluation et l'application des règlements sur la sécurité, les enquêtes sur les défauts des véhicules automobiles et les mesures correctives à apporter, ainsi que la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz et de vapeurs des véhicules automobiles. Ces efforts sont au nombre des initiatives fédérales-provinciales pour accroître la sécurité des véhicules automobiles utilisés au Canada, et celle de leurs pièces. Le Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec) assure une partie de cette sous-activité et utilise 29 années-personnes, soit 22 % de l'effectif total pour l'activité et environ 10 % de tout l'effectif du Programme des transports de surface.

# Résumé des ressources

L'activité "Transport routier" représente environ 4 % de l'ensemble des dépenses et 51 % de l'ensemble des années-personnes du Programme des transports de surface de 1983-1984.

Graphique 10: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1982-1983	Prévues	Différences
	\$	A-P	\$
	A-P		A-P
Sécurité automobile et routière	11 661	131	11 817
Amélioration de routes	43 083	11	42 406
principales			11
Transporleurs routiers	464	9	677
Direction et Administration			(759)
des routes/transporleurs	117	2	9
routiers	55 325	153	(229)
Recettes	150	-	25

Les recettes proviennent du recouvrement des frais d'utilisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles auprès des clients d'autres gouvernements et du secteur privé, et aussi de l'allocation de biens d'équipement, par exemple les véhicules, une fois les essais terminés. Ces recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour l'activité.

A. Transport routier

Objectifs

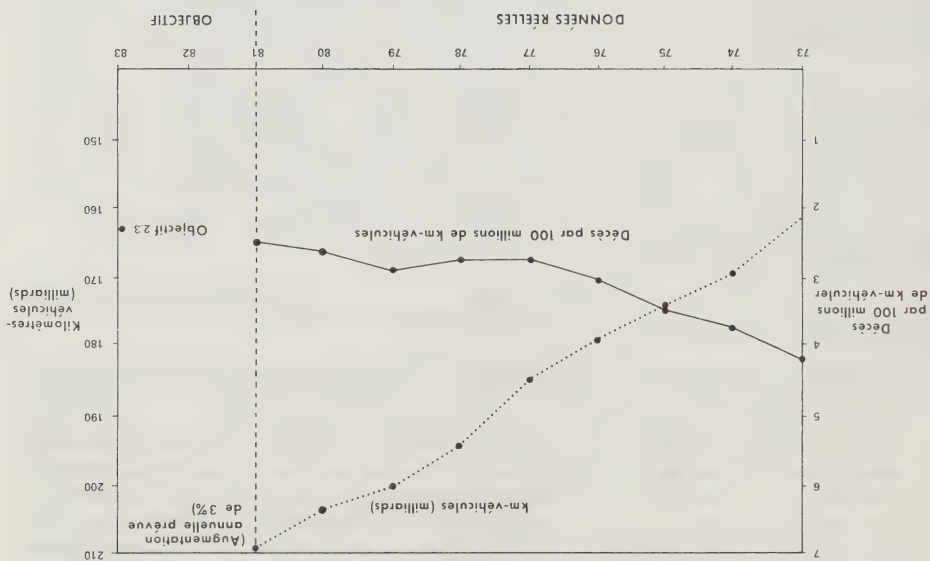
Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés de la route ainsi que les dommages matériels occasionnés par l'utilisation d'un véhicule automobile, réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz d'échappement moyennes des nouveaux véhicules, promouvoir l'écoulement des personnes et des marchandises à travers les frontières provinciales et la frontière internationale, conformément à la politique du gouvernement fédéral, et assurer la mise en place et l'entretien d'un réseau routier uniforme dans l'ensemble du Canada.

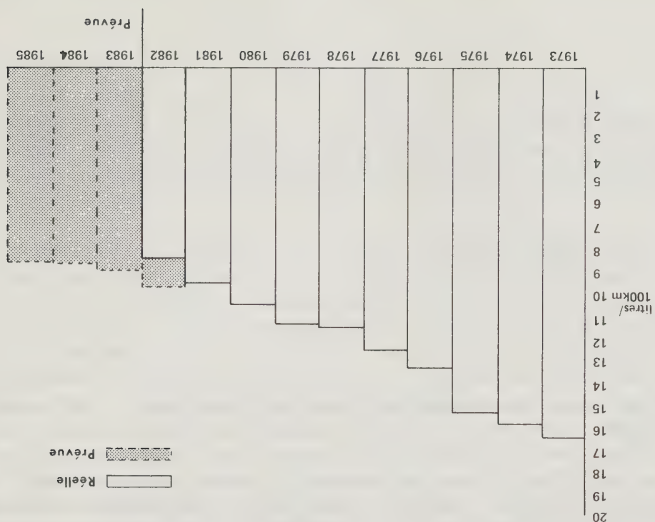
Les buts et les mesures devant permettre de réaliser ces objectifs sont les suivantes:

- réduire de 17% le taux de mortalité routière de base d'ici 1983, grâce à des programmes de sécurité routière exécutés conjointement avec les provinces;
- réduire la consommation de carburant moyenne des nouveaux véhicules à 8,6 litres aux 100 kilomètres d'ici l'année de modèle 1985, et tenir le public au courant des cotes de consommation de carburant de toutes les nouvelles voitures vendues au Canada, en publiant ces cotes;
- publier de meilleures normes de sécurité applicables aux sièges d'automobile pour enfants et aux circuits d'alimentation en combustible gazeux, et modifier d'autres normes de sécurité des véhicules automobiles;
- de concert avec les organismes de réglementation provinciaux, continuer à évaluer l'efficacité et la rentabilité de la réglementation extraprovinciale des véhicules automobiles, et recommander des modifications à apporter aux règlements et aux lois;
- continuer à évaluer les programmes conjoints relatifs aux routes des provinces de l'Atlantique, et déterminer si le gouvernement fédéral devrait réaliser la Phase III de ces programmes;
- surveiller au besoin la réglementation régissant les transporteurs routiers extraprovinciaux et les projets de modifications à apporter à la Loi sur le transport par véhicule à moteur, pour s'assurer que cette législation facilite le camionnage interprovincial.

**Sécurité:** Le Programme des transports de surface participe, avec les gouvernements provinciaux et l'industrie de l'automobile, à des programmes complémentaires visant à réduire le taux de mortalité routière. Le graphique 9 indique les niveaux maximums atteints et visés, et la page 24 donne de plus amples renseignements à cet égard.

Graphique 9: Nombre de décès annuel par 100 millions de kilomètres-  
véhicules



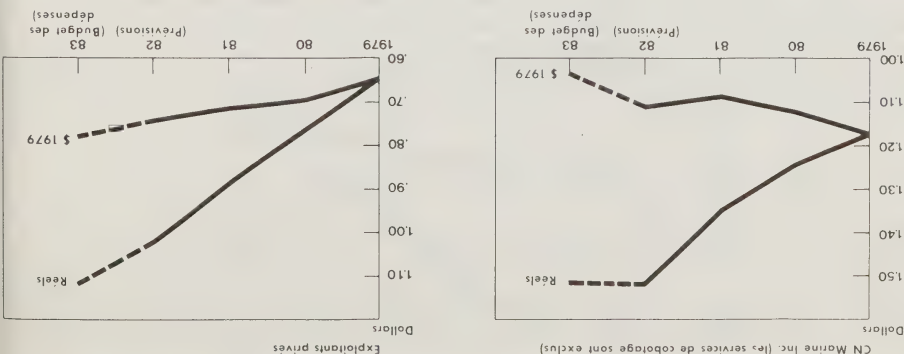


Graphique 8: Moyenne pondérée de la consommation de carburant des nouveaux véhicules vendus (litres aux 100 km)

Le graphique 8 indique les objectifs passés et futurs, tandis que la page 25 donne de plus amples renseignements à leur égard.

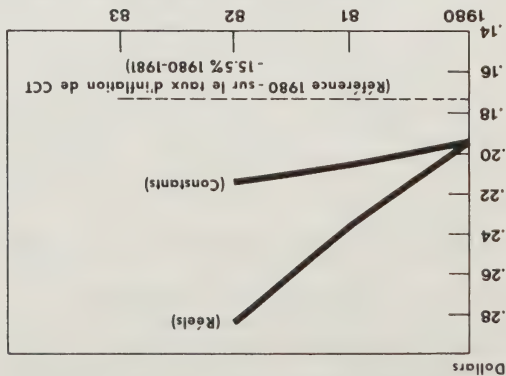
Consommation de carburant: Le Programme des transports de surface contribue à réduire la consommation de carburant des véhicules automobiles en établissant des normes facilitatives d'économie de carburant.

Nota: Le mille-capacité auto-équivalent est la capacité maximum du navire multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles parcouru.



Graphique 7: Subvention par mille-capacité auto-équivalent offert

Graphique 6 : Subvention moyenne par mille-voyageur payant \*



\*L'expression "mille-voyageur payant" désigne le déplacement d'un voyageur payant sur la distance d'un mille.

**Subventions à l'égard des traversiers :** Le graphique 7 indique la tendance constatée pour ce qui est du montant moyen des subventions versées à tous les services de traversier auxquels contribue le Programme des transports de surface. Encore une fois, il faut tenir compte de la nécessité d'améliorer l'accès aux localités éloignées et de promouvoir le développement économique. La page 32 contient des précisions supplémentaires.

En vertu de la constitution, CN Marine fournit des services à l'I.-P.-C. et à Terre-Neuve, y compris les services de cabotage du Labrador, les services ferroviaires des deux provinces et les services de la baie de Fundy. Des facteurs comme l'étendue des activités, la configuration et la capacité des navires, les conditions d'exploitation, les niveaux du service, les distances parcourues et les cargaisons transportées n'incitent pas à comparer les frais engagés avec ceux des autres exploitants.



### 3. Efficacité du Programme

Grâce au Programme, le gouvernement fédéral réalise les objectifs qu'il s'est fixés dans le domaine des transports de surface. Sa tâche se complique du fait que ces derniers comprennent trois modes très différents (ferroviaire, maritime et routier) et que sa compétence sur ces trois modes diffère. Alors que les chemins de fer et les traversiers interprovinciaux relèvent de sa compétence, le transport routier relève principalement de la compétence des gouvernements provinciaux.

Pour cette raison, il n'existe pas encore d'indicateurs généraux pour établir dans quelle mesure le Programme permet de mettre en place un réseau national de transports de surface sécuritaire et efficace. Il y a toutefois des moyens déterminés de mesurer la rentabilité et la sécurité des principales activités du Programme, et on peut s'en servir avantageusement pour évaluer l'efficacité globale de ce dernier. Les graphiques 6 à 9 ci-après présentent les résultats obtenus, accompagnés de brefs commentaires et de renvois à de plus amples explications à la section II intitulée "Analyse par activité".

Le Programme des transports de surface permet de réaliser les objectifs fixés, et il le fait en étroite collaboration avec divers autres organismes fédéraux, avec d'autres paliers de gouvernement et avec l'industrie. Par conséquent, toute variation des résultats obtenus dans la réalisation des objectifs ne peut être attribuée uniquement au rendement du Programme.

**Rentabilité:** Le niveau des subventions versées pour le transport ferroviaire des voyageurs, celui des subventions versées pour les services de traversier, et la consommation de carburant des véhicules automobiles constituent trois importants indicateurs des progrès réalisés par le Programme des transports de surface en vue d'atteindre une plus grande rentabilité.

**Programme des services ferroviaires voyageurs:** L'un des critères permettant d'en mesurer la rentabilité est le niveau moyen des subventions fédérales par mille-voyageur. Il faut toutefois tenir compte du fait que les services ferroviaires voyageurs comprennent divers genres de services, à partir des services interurbains relativement efficaces jusqu'à ceux qui donnent accès à des régions éloignées. Ces derniers sont très peu rentables mais sont offerts pour répondre aux besoins de transport fondamentaux des régions desservies.

Le graphique 6 donne un aperçu des niveaux de subventions en dollars constants (1980 a été choisie comme année de base). De plus amples renseignements sont fournis à la page 41.

**Transport ferroviaire de voyageurs:** La réorganisation du service ordonnée par le cabinet à l'été de 1981 est entrée en vigueur en novembre 1981 et en septembre 1982, comme prévu. La nécessité de cette réorganisation est devenue plus évidente car le taux d'augmentation des frais de fonctionnement continue de s'accroître au-delà de toutes les prévisions, surtout à cause des taux d'inflation que connaît l'industrie ferroviaire et des charges de travail, telles que l'entretien, qu'exigent les services ferroviaires voyageurs. Les mises de fond pour l'amélioration du matériel et de l'infrastructure continueront pour lui d'être prioritaires, et lui permettront d'améliorer encore les services offerts au public. Le gouvernement finance également des améliorations majeures et nécessaires qui devraient réduire les besoins en matière d'entretien du parc de matériel roulant. En avril 1982, il a commandé 10 autres trains LRC qui seront mis en service dans l'Est et dans l'Ouest. Conformément aux buts du Programme, qui consistent à accroître au maximum l'efficacité et la rentabilité du réseau de transport national, il envisage de prendre deux initiatives importantes en 1983-1984 pour faire connaître et résoudre de grandes questions de principes:

Examen de la législation relative à VIA: Un vaste examen des besoins législatifs du Programme des services ferroviaires voyageurs et de VIA Rail commencera en 1983-1984, et la consultation de tous les intéressés facilitera cet examen.

Evaluation du Programme: Il y aura en permanence une évaluation du rendement des services ferroviaires voyageurs dans un système multimodal, et l'accent sera mis sur les possibilités d'expansion du corridor et des services transcontinentaux.

**Transport maritime:** La renégociation de l'accord tripartite qui a été conclu entre CN Marine, le CN et Transports Canada, l'examen critique de la politique d'aide; l'élaboration d'une politique d'établissement des prix; la mise au point d'indicateurs de rendement et l'institution d'une enquête visant à déterminer les caractéristiques des usagers, la qualité du service offert et les réactions en matière de prix.

**Transport routier:** La Direction générale continuera à surveiller la réglementation visant les transporteurs routiers extraprovinciaux, ainsi que les projets de modifications à apporter à la Loi sur le transport par véhicule à moteur, pour s'assurer que cette législation fournit un cadre qui favorise l'efficacité du camionnage interprovincial.

**Transport dans les provinces de l'Atlantique:** Certains programmes routiers et ferroviaires actuels du gouvernement fédéral dans les provinces de l'Atlantique doivent se terminer d'ici quelques années. Celui-ci commencera à évaluer les coûts et les avantages en 1983-1984, compte tenu de tous les aspects multimodaux, et recommandera éventuellement le genre de programmes qui devrait leur succéder.

**Transport des grains:** En février 1982, le Ministre a fait état de l'énoncé de principes du gouvernement sur le transport ferroviaire dans l'Ouest. Cet énoncé de principes indiquait brièvement que le gouvernement avait décidé de prendre tous les moyens (notamment le partage des frais) pour s'assurer que l'Ouest aurait la capacité ferroviaire suffisante pour acheminer les produits d'exportation qui augmentent rapidement, y compris les grains. Ce plan d'action allait être élaboré selon les principes suivants: la compensation appropriée des chemins de fer pour le transport des grains; l'élimination par le gouvernement, au moyen d'un paiement annuel, du déficit des chemins de fer pour 1981-1982; le partage des augmentations de frais à venir entre les chemins de fer, les céréaliculteurs et les gouvernements, et l'augmentation de la part des céréaliculteurs; les garanties des chemins de fer en matière de rendement, de services et d'investissements; les rajustements de tarifs dans le cas des produits agricoles; l'efficacité accrue du réseau de transport des grains et l'achat de 1280 wagons-trémiés par le gouvernement en 1982.

Le gouvernement a eu des entretiens approfondis avec les organismes agricoles de l'Ouest, qui ont permis l'élaboration du rapport Gilson. Ce dernier indique un haut degré d'unanimité et contient un grand nombre de propositions, de conclusions et de recommandations. Le gouvernement a formé quatre groupes de travail comprenant ses représentants et ceux de l'industrie, qu'il a chargés d'étudier les aspects relatifs à l'établissement ou à l'instauration de quatre choses importantes: les tarifs, la législation, le mode de paiement et un organisme de coordination central.

En se fondant sur cette consultation étendue, il a mis au point des propositions législatives détaillées. L'un des principaux objectifs envisagés pour 1983-1984 est l'adoption d'une nouvelle législation et la mise en vigueur de programmes qui provoqueront l'augmentation des investissements et de la capacité ferroviaire, et assureront un réseau de transport des grains efficace et rentable.

Le gouvernement fédéral a pour objectif principal de s'assurer que le système de manutention et de transport des grains est en mesure de maintenir les quantités de grains croissantes pour satisfaire à la demande du marché intérieur et des marchés étrangers (on prévoit que les exportations annuelles atteindront 30 millions de tonnes d'ici 1985-1986). À cette fin, il envisage de remplacer la façon ponctuelle d'envisager le transport des grains et la capacité ferroviaire par une méthode globale.

Le gouvernement a été autorisé en 1982-1983 à acheter 1280 autres wagons-trémiés au prix estimatif total de 83 millions.



## D. Perspective de planification

### 1. Contexte

Au cours des dernières années, le Programme des transports de surface a pris une envergure considérable en réponse aux demandes d'amélioration des modes de transport de surface et de résolution des problèmes propres à un mode de transport ou à une région. La croissance des dépenses est principalement attribuable au programme de transport ferroviaire des voyageurs (à la suite du transfert de la gestion des subventions relatives à ce mode de transport de la Commission canadienne des transports à Transports Canada), à l'accroissement du coût des services de traversier dans l'est du Canada et à l'aide accordée pour le transport des grains.

Les décisions prises par le gouvernement fédéral concernant la politique de transport influent directement sur le niveau des ressources employées par le Programme des transports de surface. Par ailleurs, les décisions relatives au mode et au niveau de financement influent directement sur les niveaux de services offerts et sur la possibilité de réaliser les autres objectifs du programme dans le domaine du transport.

Le faible niveau de croissance réelle du produit national brut et des revenus personnels a ralenti l'accroissement du volume de trafic de tous les modes de transport. Les progrès techniques et l'augmentation de la productivité ne suffisent pas à contrebalancer les principales augmentations du coût de fonctionnement. Les gestionnaires doivent considérer comme tout à fait prioritaires la recherche et le développement supplémentaires ainsi que l'amélioration de la productivité.

On met actuellement l'accent, dans le cadre du Programme, sur les fonctions qui relèvent directement du mandat du gouvernement fédéral. Ainsi, ce dernier cherche à réduire au minimum les dépenses dans les domaines qui relèvent d'autres gouvernements.

Le public exerce des pressions grandissantes en ce qui touche les questions de sécurité. Des événements tels que l'accident ferroviaire de Mississauga ont gardé la sécurité au premier plan de ses préoccupations. Les provinces, l'industrie, les associations de sécurité routière et les groupes de protection des consommateurs espèrent grandement que le gouvernement fédéral sera le catalyseur indispensable qui prendra et coordonnera les initiatives en matière de sécurité, dans l'ensemble du pays. Depuis quelques années, on met en outre l'accent sur l'économie de l'énergie.

### 2. Initiatives

Plusieurs activités du Programme feront l'objet d'importantes modifications au cours de 1982-1983. On trouvera ci-après un résumé de ces initiatives assorti de références à d'autres sections du présent plan qui contiennent des précisions à leur égard. Les autres activités du Programme ne connaîtront pas de modifications importantes au cours de la présente année financière.

1'organigramme 1983-84

\* Comprend le non-budgétaire

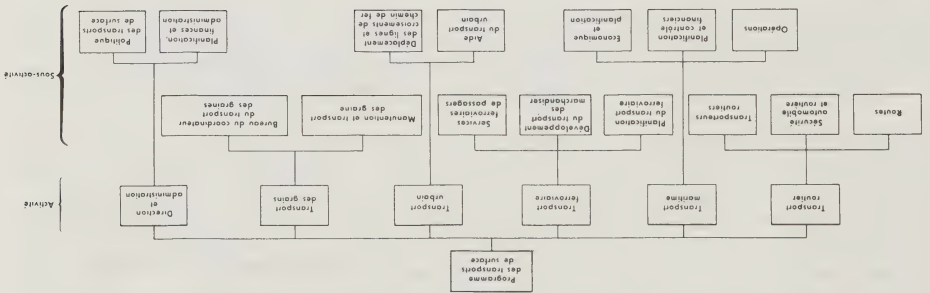
## 3

Le Programme des transports de surface vise à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transports de surface, sécuritaire et efficace, qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments.

En outre, ce programme comprend un certain nombre de sous-objets visant à assurer la sécurité, la rentabilité, l'équité et l'accessibilité de ce système, et à appuyer les objectifs socio-économiques du gouvernement fédéral.

## 4

**Structure des activités:** Le Programme des transports de surface comprend six activités et 15 sous-activités. Le graphique 4 en illustre la structure.



**Organigramme:** Le Programme des transports de surface a été modifié l'année dernière, mais aucune modification à apporter à la structure des activités pour tenir compte de cette réorganisation n'a encore été approuvée. Il y a par conséquent au sein des directions générales certaines attributions qui font double emploi (Graphique 5). Chaque directeur général relève de l'administrateur des Transports de surface, qui, à son tour, est comptable au sous-ministre des Transports.



## C. Données de base

### 1. Introduction

Le Programme des transports de surface permet au gouvernement fédéral de s'acquitter de ses responsabilités en matière de transport routier, maritime, ferroviaire, urbain et de transport des grains. Étant donné l'influence omniprésente des transports sur l'économie, il faut multiplier les échanges avec les gouvernements provinciaux et d'autres ministères fédéraux tels que ceux de l'Énergie, Mines et Ressources, de l'Environnement et des Travaux publics, de l'Expansion industrielle régionale, dont les mandats comportent des responsabilités particulières dans le domaine des transports. Par ailleurs, la Commission canadienne des transports assure la réglementation économique et technique des transports de surface, laquelle peut influencer sensiblement sur les activités et le financement de ce programme.

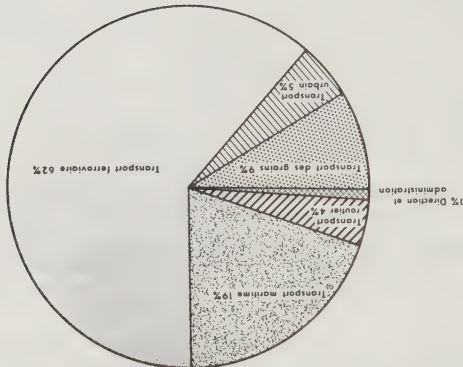
Le Programme des transports de surface a peu de responsabilités en matière de réglementation, exception faite de la sécurité des véhicules et des pneus, des émissions de gaz et de vapeurs, et de la consommation de carburant. Sauf dans le cas du Centre d'essais pour véhicules automobiles, il ne possède ni n'exploite d'installations importantes. Au contraire, il passe des marchés pour certains services de transport qu'il doit assurer en vertu de la loi (notamment les services de traversier de Terre-Neuve) ou qu'il partage des obligations fédérales essentielles (notamment les services de traversier et de transport ferroviaire de voyageurs). Par ailleurs, il verse d'importantes subventions et contributions pour l'exploitation des traversiers côtiers, le transport ferroviaire des grains, l'amélioration des réseaux routiers dans l'ensemble du pays, l'accroissement de la sécurité aux croisements de chemin de fer et l'amélioration des réseaux de transport urbain.

### 2. Mandat statutaire

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports de surface sont la loi nationale sur les transports (Parties III et IV), la loi sur les chemins de fer, la loi sur le transport par véhicule à moteur, la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la loi sur la consommation de carburant des véhicules automobiles et la loi sur le déploiement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. La prestation de certains services de traversier découle également du mandat du Ministre, conformément aux stipulations des articles 31 et 32 des Conditions de l'Union de Terre-Neuve au Canada (dans le cadre de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique) et des conditions de l'entrée de l'I.-P.-E. dans la Confédération.

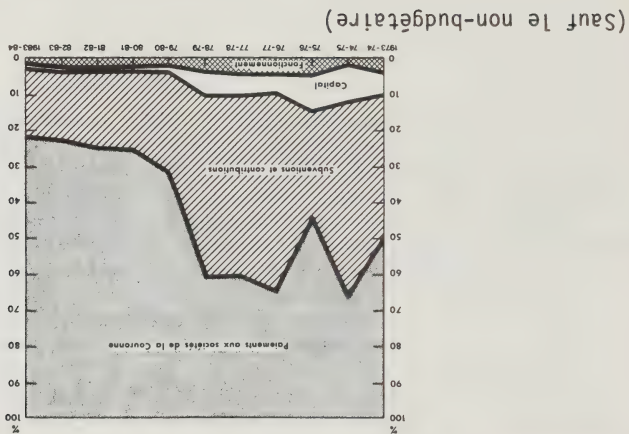
- Des contributions pour l'exécution du projet de déplacement de voies ferrées de Regina
  - Des contributions accrues pour la remise en état d'embranchements ferroviaires des Prairies
  - Une contribution réduite à cause de l'achat de 1280 wagons-trémiés en 1982-83 (financement d'un an seulement)
  - Des achats accrues d'actions du CN pour financer les dépenses en capital de CN Marine Inc.
- (en millions de dollars)
- 5
- 7
- (83)

Graphique 2: Dépenses brutes par activité (Répartition en pourcentage) 1983-1984



(Comprend le non-budgétaire)

Graphique 3: Dépenses brutes par catégorie de dépense (Répartition en pourcentage)



# B. Résumé financier par activité

Graphique 1: Résumé financier par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1982-1983	Différences	Référence
1983-1984			à la page
Budgétaire			
Transport routier	55 325	55 554	20
Transport maritime	191 635	187 221	29
Transport ferroviaire	782 641	645 923	37
Transports urbains	61 943	54 134	45
Transport des grains	114 097	188 742	51
Direction et administration	9 443	10 185	56
Non budgétaire			
Transport maritime:			
Investissements	42 900	38 400	34
	1 257 984	1 180 159	77 825
Années-personnes autorisées	300	300	-

Les dépenses totalisant 1 258,0 \$ millions prévues pour 1983-84 représentant une augmentation de 77,8 \$ millions ou 6,6% par rapport aux prévisions de 1982-83. Les principaux postes constituant cette augmentation sont les suivants:

- Des frais d'exploitation accrues au titre des services de traversier de CN Marine
- Des subventions et des contributions accrues pour les services de cabotage et de traversier provinciaux (marchandises et voyageurs)
- Une subvention réduite à la Newfoundland Steamships Limited, à cause d'un accord de désintéressement
- Des paiements accrues à VIA Rail au titre des immobilisations
- Des paiements accrues à VIA Rail au titre du fonctionnement
- Des paiements réduits au CN et à CN Marine relativement aux prestations versées aux employés
- Des paiements réduits au CN pour des essais et une évaluation relatifs aux activités ferroviaires de Terre-Neuve
- Des contributions accrues au Programme d'aide aux transports urbains

4-8 (Programme des transports de surface)

A. Points saillants

Le Programme des transports de surface a établi les objectifs suivants pour l'année budgétaire 1983-1984:

- Superviser l'exécution et l'exécution des projets du gouvernement relatifs aux transports dans l'Ouest canadien, qui visent à assurer une capacité ferroviaire suffisante dans cette partie du pays, ainsi que les modifications législatives nécessaires, en mettant l'accent sur le réseau de transport et de maintenance des grains (voir la page 14).
- Examiner le cadre législatif, institutionnel et contractuel régissant les services ferroviaires voyageurs, ainsi que le rendement de ces derniers dans l'ensemble du réseau de transport national (voir la page 15).
- Continuer l'exécution et l'évaluation des programmes ferroviaires et routiers des provinces de l'Atlantique, dans un cadre multimodal, et recommander les étapes suivantes s'il y a lieu (voir aux pages 43 à 44 et 27);
- De concert avec les organismes de réglementation provinciaux, poursuivre l'évaluation de la rentabilité et de l'efficacité de la réglementation extra-provinciale sur les véhicules automobiles, et recommander des modifications appropriées à apporter aux règlements et aux lois (voir la page 22).
- Revoir la politique d'aide au transport maritime qui fournit le cadre permettant d'assurer un appui financier aux services de traversier et de cabotage (voir la page 29).
- Renégocier l'accord quinquennal qui a été conclu entre le CN, CN Marine et Transports Canada (voir la page 34).
- Contribuer à réduire le nombre des morts de la route à 2,3 par 100 millions de kilomètres parcourus, d'ici 1983, en améliorant la sécurité des véhicules automobiles, en exécutant d'autres recherches et d'autres programmes visant à sensibiliser davantage le public à ce problème (voir la page 20).
- Contribuer à ramener la consommation de carburant moyenne de tous les nouveaux véhicules d'un fabricant donné vendus au Canada à 8,7 litres aux 100 kilomètres pour les modèles 1984, et à 8,6 litres aux 100 kilomètres pour les modèles de 1985 (voir la page 25).





	1983-1984	1982-1983	Différences
PREVISIONS	\$	\$	\$

Budgétaire (suite)

<b>Crédit 80</b> - Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-alinéa c)(1) du crédit 52d (transports) de la loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations à ses employés cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(1) du crédit 52d (transports) de la loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.....	755 400 000	639 500 000	115 900 000
---	-------------	-------------	-------------

(Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1982-1983 portant affectation de crédits)

<b>Crédit 85</b> - En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et CN Marine Inc. d'une proportion déterminée des frais engagés par eux relativement aux avantages accordés à leurs employés qui sont affectés de façon défavorable par des changements permanents découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui sont effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve.....	2 000 000	4 000 000	(2 000 000)
---	-----------	-----------	-------------

(Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1982-1983 portant affectation de crédits)

<b>Crédit 90</b> - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (compagnie) conformément aux conditions approuvées par le Conseil du Trésor, pour mener un programme d'essai et d'évaluation du fonctionnement des services ferroviaires à Terre-Neuve, en accord avec les objectifs du gouvernement du Canada et selon les principes de la loi nationale sur les transports, et rembourser la Compagnie, à même les fonds du Programme, des frais de salaires et des coûts relatifs aux salaires qui sont subis par la Compagnie à la demande du Ministre pendant la période d'essai et d'évaluation.....	21 000 000	25 000 000	(4 000 000)
---	------------	------------	-------------

(Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1982-1983 portant affectation de crédits)

<b>Statutaire</b> - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal.....	2 200 000	2 045 000	155 000
<b>Statutaire</b> - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.....	1 404 000	1 239 000	165 000

Crédits non requis en 1983-1984

Non-budgétaire

<b>Crédit 195</b> - Pour autoriser le Ministre à acheter en fiduciaire au nom de Sa Majesté et selon les conditions négociées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et approuvées par le gouverneur en conseil, relativement aux services de traversier et de cabotage sur la côte Est, des actions sans valeur au pair du capital-actions du CN, lesquelles seront émises par le CN.....	42 900 000	38 400 000	4 500 000
(Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1982-1983 portant affectation de crédits)			
Total du Programme.....	I 257 984 000	I 191 017 000	66 967 000

## [Extraits de la Partie II du Budget des dépenses) 4-5]



Autorisation d'affectation de crédits

Le ministre des Transports demande l'autorisation de dépenser 1 254 380 000 \$ pour exécuter le Programme des transports de surface au cours de l'année financière 1983-84. Ce montant comprend 42 900 000 \$ en dépenses budgétaires consacrées à l'achat d'actions de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. En vertu des autorisations statutaires existantes, on pourra dépenser un montant additionnel de 3 604 000 \$, ce qui se traduira par des dépenses totales de 1 257 984 000 \$, pour le Programme.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS		1983-1984	1982-1983	Différences
		\$	\$	\$

Crédit 60 - Transports de surface - Dépenses de fonctionnement...

Crédit 65 - Transports de surface - Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris:

a) les paiements destinés à couvrir les engagements pris ou approuvés avant le 1er septembre 1977, conformément

aux parties I et II de la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer et

b) les paiements effectués en vertu des fins décrites aux

articles 20(1)(a), b) et au paragraphe 20(6) de la loi

sur le déplacement des lignes et sur les croisements de

chemin de fer, à l'égard des travaux de construction,

de reconstruction et d'amélioration de croisements

étagés si la Commission canadienne des transports en

fait la recommandation le 1er septembre 1977 ou après

cette date; et

c) les paiements effectués à titre de suppléments aux

allocations de pension prévues par la loi sur la Caisse

de prévoyance des employés des chemins de fer de

l'intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, de façon

à porter le versement minimum au cours de l'année

civilie 1983, à 50 \$ par mois au lieu de 20 \$ comme le

prévoit l'adite loi

(libellé tel qu'il paraissait précédemment dans la loi n° 2

de 1982-1983 portant affectation de crédits)

Crédit 70 - Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des

chemins de fer nationaux du Canada conformément à des

marchés conclus avec Sa Majesté:

a) relativement aux services subventionnés de transport

maritime suivants: traversiers et terminus de terre-

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

Nouveaux services côtiers et terminus de terre-Nouveaux

traversiers entre l'Angleterre (N.-É.) et les États de la

Nouvelle-Angleterre (N.-É.) et les États de la

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard;

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

4-4

Section I  
Aperçu du Programme

A.	Points saillants	4-7
B.	Résumé financier par activité	4-8
C.	Données de base	4-10
	1. Introduction	4-10
	2. Mandat statutaire	4-10
	3. Objectifs du Programme	4-11
	4. Plan d'exécution du Programme	4-11
D.	Perspective de planification	4-13
	1. Contexte	4-13
	2. Initiatives	4-13
	3. Efficacité du Programme	4-16

Section II  
Analyse par activité

A.	Transport routier	4-20
B.	Transport maritime	4-29
C.	Transport ferroviaire	4-37
D.	Transports urbains	4-45
E.	Transport des grains	4-51
F.	Direction et administration	4-56

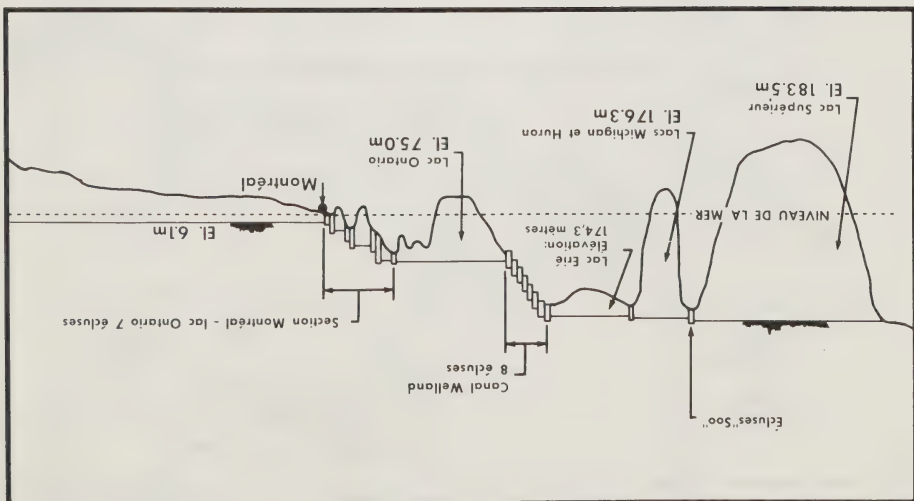
Section III  
Renseignements supplémentaires

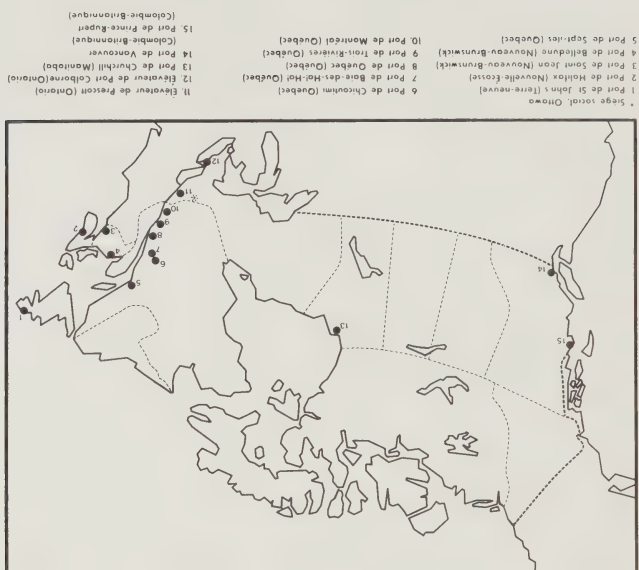
A.	Analyse par article de dépense	4-60
	1. Dépenses de fonctionnement	4-60
	2. Dépenses en personnel	4-61
	3. Dépenses en capital	4-64
	4. Subventions et contributions	4-65
B.	Analyse des coûts	4-68



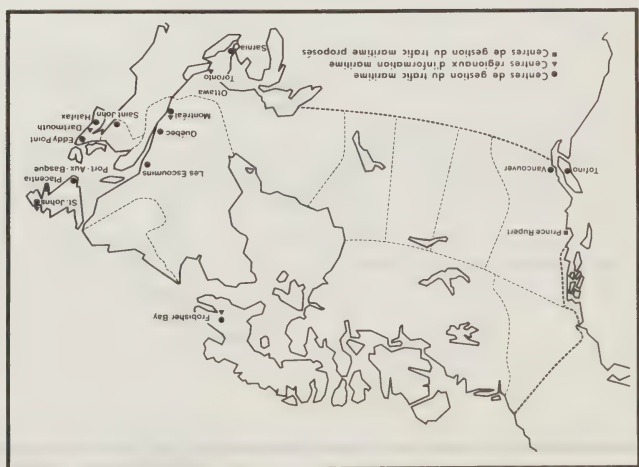


Graphique 59: Profil de la voie maritime du Saint-Laurent

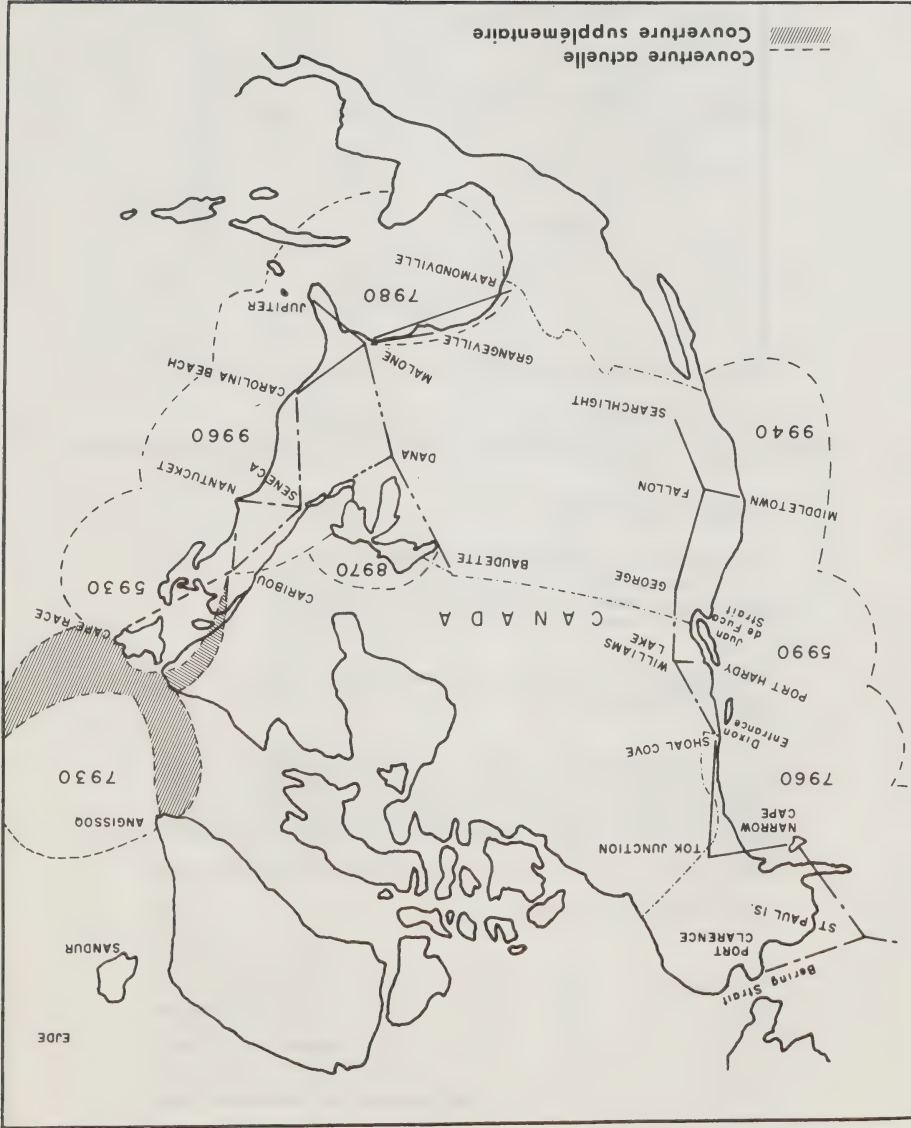




Graphique 58: Ports et éleveurs du Conseil des ports nationaux







Graphique 56: Couverture du système de navigation à longue portée (Loran C)

Type	Quantité
------	----------

Péniches de débarquement propulsées

7

Chaland non propulsés

22

Bateaux de travaux, chaland motorisés (nettoyage de la pollution)

39

Aéronefs à voilure fixe

1

Aéroglisteurs

Voyageur

SRN-5

SRN-6

1

2

4

REMARQUES:

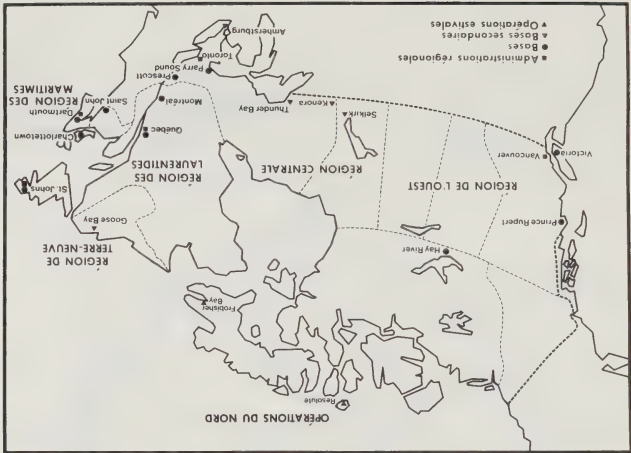
Cet inventaire ne comprend pas les bateaux de sauvetage, les bateaux de sauvetage côtiers, les chaland motorisés et les autres petites embarcations qui sont transportées à bord des gros navires, ni tous les petits bateaux qui sont utilisés aux bases et aux stations de phare de la Garde côtière canadienne.

La Garde côtière canadienne a à sa disposition 34 hélicoptères. (Quatre de ceux-ci appartiennent au ministère des Pêches et Océans, mais sont exploités pour leur compte par la Garde côtière.)

\* Désigne le nombre total d'années-personnes nécessaires pour exploiter un navire, y compris le personnel de réserve requis pour des raisons de congé, de maladie ou de formation du personnel régulier ou pour des besoins de personnel supplémentaire en saison.

\*\* Sera retiré du service au printemps de 1983 et remplacé par le CG-157.

Graphique 55: Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne



3-72 (Programme des transports par eau)

Date	cons- truc- tion	de durée	Effec- tion	Années- per-	Type et nom
					Bateaux de recherche et sauvetage inchaïvables (Classe 300) (suite)
					Burgo (I.-N.)
CG-114	1974	15	3	7	
CG-115	1975	15	3	6,25	Shitpagan (N.-B.)
CG-116	1975	15	3	6,5	Clark's Harbour (N.-E.)
CG-117	1975	15	3	6,5	Louisbourg (N.-E.)
CG-118	1975	15	3	6,5	Louisbourg (N.-E.)
CG-140	1981	15	3	7	Port Mouton (N.-E.)
CG-141	1981	15	3	7	Iles-de-la-Madeleine (que.)
Petits canots de sauvetage (Classe 100)					
Rejite	1967	15	1	2	Campbell River (C.-B.)
CG-98	1975	15	3	8	Québec (que.)
CG-119	1973	15	3	4	Port Maiter (Ont.)
CG-120	1972	15	3	2	Amherstburg (Ont.)
CG-121**	1968	20	3	4	Portsmouth (Ont.)
CG-122	1976	15	3	5	Ganges (C.-B.)
CG-156	1982	15	3	6,5	Kitsilano (C.-B.)
Swift	1981	10	3	8	Kitsilano (C.-B.)
Aéronefs à voilure tournante					
Sikorsky S-61			1		
Be11 212			5		
Be11 206B			18		
Be11 206L			7		
Alouette III			3		
			<u>34</u>		
Be11 206B (détruit, à remplacer)			3		
			<u>37</u>		
Bateaux de sauvetage côtiers					
28 bateaux classés dans cette catégorie					
Divers endroits					
(En saison seulement)					
Navire-école (Collège de la Garde côtière)					
Mikula	1959	25			Sydney (N.-E.)

Date	cons- de	truc- de	tion vie	Années- per- tiff	sonnes	Port d'attache
						Type et nom

1959	20	12	15	12,5	15	Vérendrye (Ont.)
1964	20	12	12,5	10	12,5	Kenokit (Ont.)
1969	20	12	10	10	10	Robert Foulis (N.-B.)
1975	20	9	7,5	10	7,5	Saint-Jean (N.-B.)
1964	20	9	13	13	13	St. John's (I.-N.)

Bateaux légers (classe 800)

1957	20	4	4	4	4	Nkomits (Ont.)
1967	20	-	-	-	-	Chaland 501 (N.-B.)
1980	20	5	5	5	5	Cove Isle (Ont.)
1980	20	5	3	3	3	Gull Isle (Ont.)
1966	20	-	-	-	-	Nomad V (Ont.)
1968	20	8	4	4	4	Charlottesville (I.-du-P.-E.)
1974	20	4	4	4	4	Montreal (Qué.)
						Charlottesville (I.-du-P.-E.)

Bateaux fluviaux spéciaux (classe 700)

1958	30	8	4	4	4	Miskanaw (T.-N.-O.)
1979	30	9	4	4	4	Hay River (T.-N.-O.)
1961	30	9	4,5	4,5	4,5	Hay River (T.-N.-O.)
1974	30	19	7,5	7,5	7,5	Hay River (T.-N.-O.)
1963	30	12	4,5	4,5	4,5	Hay River (T.-N.-O.)

Grandes vedettes de recherche et sauvetage (classe 600)

1969	25	40	62	46	39	Dartmouth (N.-E.)
1958	20	39	46	46	46	Dartmouth (N.-E.)
1973	25	16	35	35	35	St. John's (I.-N.)
1973	20	16	35	35	35	St. John's (I.-N.)
1972	20	16	35	35	35	Victoria (C.-B.)

Vedettes moyennes de recherche et sauvetage (classe 500)

Ville Marie 1960

1962	20	24	24	24	24	Rider (C.-B.)
1963	20	24	24	24	24	Victoria (C.-B.)
1963	20	4	4	4	4	Meaford (Ont.)
1965	20	4	4	4	4	Cobourg (Ont.)
1964	20	4	4	4	4	Port Dover (Ont.)
1980	20	5	11	11	11	Prince-Rupert (C.-B.)
1980	20	5	8	8	8	Tadoussac (Qué.)
1982	20	5	11	11	11	Campbell River (C.-B.)
1982	20	5	8	8	8	Goderich (Ont.)

Vedettes légères de recherche et sauvetage (classe 400)

1962	20	24	24	24	24	Rider (C.-B.)
1963	20	24	24	24	24	Victoria (C.-B.)
1963	20	4	4	4	4	Meaford (Ont.)
1965	20	4	4	4	4	Cobourg (Ont.)
1964	20	4	4	4	4	Port Dover (Ont.)
1980	20	5	11	11	11	Prince-Rupert (C.-B.)
1980	20	5	8	8	8	Tadoussac (Qué.)
1982	20	5	11	11	11	Campbell River (C.-B.)
1982	20	5	8	8	8	Goderich (Ont.)

Bateaux de recherche et sauvetage inachèvement (classe 300)

1967	15	3	3	3	3	Souris (I.-du-P.-E.)
1969	15	3	3	3	3	Westport (N.-E.)
1969	15	3	3	3	3	Fisherman's Harbour (N.-E.)
1970	15	3	3	3	3	Bull Harbour (C.-B.)
1970	15	3	3	3	3	Toronto (C.-B.)
1970	15	3	3	3	3	Bamfield (C.-B.)
1973	15	3	3	3	3	Burn (I.-N.)
1974	15	3	3	3	3	Tobemnon (Ont.)
1974	15	3	3	3	3	Thunder Bay (Ont.)

## E. Flotte de la Garde côtière canadienne

La Garde côtière canadienne exploite une vaste flotte qui comprend des brise-glaces, des baliseurs et ravitailleurs, des navires de recherche et sauvetage et des navires spécialisés pour l'entretien des voies maritimes et des câbles sous-marins. La Garde côtière exploite en outre des aéronefs à voilure fixe et des hélicoptères de diverses grosseurs. La plupart des gros bâtiments de la Garde côtière sont équipés pour recevoir des hélicoptères. Le graphique 54 montre les caractéristiques générales des navires ainsi que le type et le numéro des aéronefs et des aéroglisseurs de la flotte de la Garde côtière en 1983.

Graphique 54 : Navires et aéronefs de la Garde côtière canadienne par type et classe

Date	cons- de Durée	Effec- tue	Années-*	Port d'attache
------	----------------------	---------------	----------	----------------

### Brise-glaces lourds (Classe 1300)

Louis S. Saint-Laurent 1969 30 81 91 Dartmouth (N.-É.)

### Brise-glaces moyens du golfe et fluviaux (Classe 1200)

Pierre Radisson 1978 30 54 69 Québec (Qué.)  
 Norman McLeod Rogers 1969 30 55 66 Québec (Qué.)  
 John A. MacDonald 1960 30 80 83 Dartmouth (N.-É.)  
 Labrador 1953 30 85 88 Dartmouth (N.-É.)  
 St. John Franklin 1979 30 54 69 St. John's (T.-N.)  
 Des Groseilliers 1982 30 54 69 Québec (Qué.)

### Brise-glaces moyen du golfe et fluvial/navire cablier (Classe 1200)

John Cabot 1965 30 79 88 St. John's (T.-N.)

### Baliseurs Lourds - Brise-glaces légers (Classe 1100)

Montcalm 1957 30 42 53 Québec (Qué.)  
 Wolfe 1959 30 41 46 Prince Rupert (C.-B.)  
 J.E. Bernier 1967 30 41 49 Québec (Qué.)  
 Griffon 1970 30 39 39 Prescott (Ont.)  
 Camseil 1959 30 48 49 Victoria (C.-B.)  
 St. Humphrey Gilbert 1959 30 41 51 St. John's (T.-N.)  
 Walter E. Foster 1954 30 47 48 Saint-Jean (N.-B.)  
 Edward Cornwallis 1949 30 44 50 Dartmouth (N.-É.)  
 Alexander Henry 1959 30 37 34 Parry Sound (Ont.)  
 Sir William Alexander 1959 30 44 50 Dartmouth (N.-É.)  
 Narwhal 1963 30 34 43 Dartmouth (N.-É.)

### Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces (Classe 1000)

Simon Fraser 1960 30 38 48 Québec (Qué.)  
 Tupper 1959 30 37 44 Charlottetown (I.-du-P.-É.)  
 Thomas Carleton 1960 30 39 45 Saint-Jean (N.-B.)  
 Provo Wallis 1969 30 29 35 Dartmouth (N.-É.)  
 Bartlett 1969 30 29 38 St. John's (T.-N.)  
 Montmorency 1957 30 31 30 Parry Sound (Ont.)  
 Tracy 1968 30 33 38,5 Sorel (Qué.)  
 Stmcoe 1962 30 34 34,5 Prescott (Ont.)  
 Nicolet 1966 30 26 30 Québec (Qué.)  
 Beauport 1960 20 26 28,5 Montréal (Qué.)  
 Montmagny 1963 30 23 25 Sorel (Qué.)  
 Alexander Mackenzie 1950 30 28 36 Dartmouth (N.-É.)  
 Sir James Douglas 1956 30 28 35 Victoria (C.-B.)

Graphique 52: Prêts aux Commissions de port

Débiteur et objet	Montant à payer au 31 mars 1983	Echéance	Taux	d'intérêt	Principal	Intérêt
Hamilton émis le						
06/25/65	875 000	Juillet 2005	4 1/8 %	50 000	33 067	36 094
04/10/67	164 183	Juin 1987	5 9/16 %	33 067	33 067	8 679
06/05/67	164 183	Juin 1987	5 9/16 %	33 067	33 067	8 679
08/16/67	169 008	Juin 1987	6 1/16 %	33 740	33 740	9 742
09/29/67	169 008	Juin 1987	6 1/16 %	33 740	33 740	9 742
Quais à déterminer suivant l'achèvement du projet ou le 1er avril 1983.						
Lakehead Terminal Keefe						
émis le						
30/06/69	478 544	Juin 1989	7 7/16 %	59 681	34 502	
Port Alberni Apportement						
émis le						
12/01/70	307 989	Juin 1991	8 1/16 %	26 451	24 309	
émis en 1971	891 594	Juin 1991	7 3/16 %	80 055	62 670	

Ville de Montréal

Aux termes des décrets C.P. 3924 du 31 juillet 1951 et C.P. 4250 du 24 août 1949, des prêts ont été consentis à la ville de Montréal pour la construction des tunnels Atwater et Saint-Rémi sous le canal Lachine.

Graphique 53: Prêt à la ville de Montréal

Débiteur et objet	Montant à payer au 31 mars 1983	Echéance	Taux	d'intérêt	Principal	Intérêt
Tunnel Atwater émis le						
31/07/51	802 093	Juin 1991	3 1/8 %	78 649	25 065	
Tunnel émis le						
24/08/49	70 327	Juin 1983	3 1/8 %	70 327	2 199	



## D. Prêts

Les prêts toujours en souffrance sont les suivants:

### Prêts principaux

En vertu d'un décret daté du 15 janvier 1981, le Gouverneur en conseil approuvait les mesures suivantes: que des dettes totalisant 317 739 000 \$ soient radiées et remplacées par de nouveaux certificats émis en date du 1er janvier 1981 et portant une date d'échéance indéfinie et un taux d'intérêt égal à 0; que des intérêts s'élevant à 157 462 000 \$ soient annulés; et que des dettes totalisant 25 684 000 \$ soient radiées et remplacées par de nouveaux certificats émis en date du 1er janvier 1981, comme suit:

### Graphique 51: Prêts aux principaux ports: (émis le 1er janvier 1981)

Montant à payer au 31 mars 1983	Echéance	Taux d'intérêt	Principal	Intérêt
St. John's	1 697 252.51	2000	9,33	39 778
Saint-Jean	7 076 791.25	2000	12,43	121 513
Saint-Jean	12 638 000.00	2002	14,63	128 891
Belledune	1 107 797.90	2000	6,44	34 376
Chicoutimi	758 642.50	2000	9,09	18 206
Montréal	8 954 082.90	2000	6,25	282 931
Vancouver	4 954 582.14	2000	7,50	138 871
				371 593
				158 354
				879 645
				1 848 939
				71 342
				68 960
				559 630

### Commissions portuaires

Le Graphique 52 montre les prêts en souffrance autorisés aux Commissions portuaires par les crédits sousmentionnés:

Credit L150, Loi n° 3 de 1969 portant affectation de crédits  
 Credit L15, Loi n° 3 de 1970 portant affectation de crédits  
 Credit L45, Loi n° 1 de 1979-1980 portant affectation de crédits  
 Crédits L40 et L40B, Loïs nos 1, 2 et 3 de 1980-1981 portant affectation de crédits.

## C. Analyse des recettes

L'Administration canadienne du transport maritime continuera à accorder une grande importance au recouvrement des coûts. Elle examinera en particulier les possibilités de financer les services nouveaux ou élargis au moyen de contributions de la part des usagers. Cependant, les changements aux tarifs et aux droits devraient se faire de façon graduelle et régulière plutôt que brusquement. Le graphique 50 contient des détails sur les diverses sources des recettes.

Graphique 50: Sources des recettes

Budget	Prévisions	Réelles
1983-84	1982-83	1981-82
<b>Recettes à valoir sur le crédit</b>		
Recouvrement des coûts - Missions de ravitaillement dans l'Arctique	6 402	6 040
Recouvrement des coûts - Exploitation des ateliers de Prescott	132	132
Recouvrement des coûts après de P&O - Navires météorologiques	-	-
Recouvrement des coûts après de l'EC - Services d'hélicoptères en mer	1 161	1 074
Recouvrement des coûts après de l'ACTA - Services de télécommunications maritimes	143	165
Services de télécommunications maritimes	131	185
Retenues sur les salaires des employés pour la location de logements	331	297
<b>Total des recettes à valoir sur le crédit</b>	<b>8 300</b>	<b>7 893</b>
<b>Recettes à valoir sur le revenu consolidé</b>		
Droits de quai et de port	854	1 470
Droits de port	3 434	2 960
Droits d'entreposage	307	307
Droits d'amarrage	1 017	841
Permis	170	229
Location	1 070	861
Droits d'inspection et d'immatriculation des navires	1 100	1 100
Recettes des services radio maritimes	1 600	1 400
Autres: Affrètement d'un navire cablier	6 200	5 800
Amendes et peines	200	200
Recouvrement des coûts d'entretien des aides de la garde côtière auprès de l'Administration de la voie maritime	550	550
Remboursement des dépenses des années antérieures	300	300
Revenu de placement	1 846	1 846
Affrètement de bateaux-pilotes à l'A.P.A. et à l'A.P.P.	149	149
Divers	261	264
<b>Total des recettes à valoir sur le F.R.C.</b>	<b>19 058</b>	<b>18 277</b>
		18 781

(Renseignements supplémentaires) 3-67

## B. Analyse des coûts

Les prévisions relatives au programme des transports par eau pour 1983-84 comprennent uniquement les dépenses imputables aux crédits votés et aux paiements statutaires du Ministère, moins les produits et les recettes à valoir sur le crédit. Les autres articles de dépense et les produits à valoir sur le Fonds du revenu consolidé doivent aussi être compris dans le calcul du coût de fonctionnement total du programme.

**Graphique 49: Coût net du programme par activité pour 1983-84 (en milliers de dollars)**

Dépenses 1983-84	fonction- nement	Autres coûts	Coût total	Dédire les recettes	Coût net	Prévu 1982-83
Aides à la navigation	146 260	6 011	152 271	2 058	150 213	129 037
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	67 359	2 372	69 731	6 739	62 992	56 399
Dégelage, Arctique et autres services maritimes	89 362	2 493	91 855	6 402	85 453	84 238
Recherche et sauvetage en mer	43 799	1 781	45 580	-	45 580	40 128
Réglements	25 443	1 108	26 551	3 161	23 390	21 438
Havres et quais publics	36 701	212	36 913	8 698	28 215	20 952
Direction et administration	34 250	1 592	35 842	300	35 542	32 403
Sociétés de la Couronne						
Ports principaux	27 577	222	27 799	-	27 799	56 114
Ponts	3 396	-	3 396	-	3 396	4 205
Services de pilotage	430	20	450	-	450	721
	474 577	15 811	510 388	27 358	463 030	445 635

Les rajustements effectués aux dépenses budgétaires votées pour calculer le coût net total sont les suivants:

- déduire les dépenses en capital;
- tenir compte des services offerts gratuitement par Travaux publics Canada, le Conseil du Trésor, Approvisionnement et Services et d'autres ministères;
- tenir compte de toutes les recettes provenant du programme.

#### 4. Subventions et contributions

Le graphique 48 contient un résumé de toutes les dépenses relatives aux subventions et aux contributions du programme des transports par eau.

Graphique 48: Détails des subventions et contributions

	Budget 1983-84	Prévue 1982-83	Réelles 1981-82
Subventions			
Aides à la navigation			
Subvention à la Writers' Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	100	100	100
Règlements			
Subventions aux organismes d'aide aux marins	300	300	300
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint-Jean (N.-B.)	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	600	600	600
Mariners' House of Montreal, Montréal (Québec)	300	300	300
Mission to Seamen, section du Lakehead	300	300	300
Mission to Seamen, Sarnia et Windsor	300	-	-
Inspection des navires à vapeur:			
Conseil canadien de la sécurité	1 667	1 667	1 667
Total des subventions	13 667	13 367	13 367
Total des subventions	13 767	13 467	13 467
Contributions			
Aides à la navigation			
Droits d'affiliation à l'Association internationale de signalisation maritime et à l'Association internationale permanente des congresses de navigation	6 500	6 500	5 484
Contribution au Conseil des industries forestières à l'appui du programme d'élimination des débris flottants	50 000	50 000	-
Credits non reçus en 1983-1984: Contribution à un programme d'emploi d'été pour les étudiants et à un programme d'emploi pour les jeunes	208 089	102 710	
Recherche et sauvetage en mer	56 500	264 589	108 194
Contribution à la Croix Rouge canadienne pour son programme de sécurité nautique	250 000	250 000	250 000
Patentes aux unités régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime pour la prestation des services bénévoles de recherche et sauvetage et l'enseignement des techniques de sécurité sur l'eau au moyen de programmes de sensibilisation et de prévention des accidents	129 000	129 000	91 670
Règlements			
Quote-part du Canada aux frais de surveillance des glaces dans l'Atlantique Nord	15 000	15 000	593
Total des contributions	450 500	658 589	450 457
Total des subventions et contributions	464 267	672 056	463 924

(Renseignements supplémentaires) 3-65

3-64 (Programme des transports par eau)

Coût total	Dépenses estimatif	Prévisions jusqu'au 31 mars 1983	Budget 1983-84	Besoins des années à venir
Ontario				
Prescott				
Modifications au système de déchargement des navires	-	540	9	531
Port Colborne				
Système de dépoussiérage des éleveurs à grain	2 359	2 302	1 693	609
Manitoba				
Churchill				
Système de récupération des éleveurs à grain	-	715	-	715
Achat d'une grue	-	500	-	500
Colombie-Britannique				
Vancouver				
Banc Roberts - phase II	47 718	47 718	32 662	15 056
Programme d'expansion du terminal Vanterm	11 684	11 684	421	5 365
Grue à conteneurs				
Centennial n° 2	6 255	6 744	36	1 350
Expansion du terminal Lynnterm	3 306	3 306	1 864	1 442
Gare de voyageurs du Pier B.C.	8 795	17 000	331	3 000
Systèmes anti-corrosion	1 750	1 400	1 100	300
Route portuaire - Rue Commissioners	4 494	4 494	1 531	1 074
Système de défenses - Améliorations au terminal Vanterm	-	1 000	-	1 000
Rails de grue - B7 - Terminal Vanterm	-	1 640	-	1 125
Poste d'amarrage 6 - Centennial	-	7 460	-	1 700
Postes d'amarrage 1 et 2 - Vanterm	-	604	-	604
Démolition du quai du CN	-	1 750	-	500
Viaduc de la rue Heatley	-	830	136	694
Prince-Rupert				
Terminal à grain de l'île	32 564	32 564	24 010	8 554
Terminal à charbon de l'île	48 300	48 300	31 360	16 940
Ridley				
	-			-



Coût total	estimations	Prévisions	jusqu'au	31 mars	1983	Budget	1983-84	des années	à venir
estimations	Prévisions	jusqu'au	31 mars	1983	Budget	1983-84	des années	à venir	

(Renseignements supplémentaires) 3-63

Ports principaux	Terre-Neuve	St. John's	Transformation du terminal principal	2 785	2 261	17	1 369	875	
			Nouvelle-Ecosse						
			Halifax	29 095	28 000	27 810	190	-	
			Installation d'un système de dépoussiérage et améliorations à l'élevateur à grain 9C	5 077	4 912	357	2 557	1 998	-
			Expansion du quai 9C	-	2 510	11	2 499	-	
			Nouveau-Brunswick						
			Saint-Jean	22 400	23 600	17 916	5 684	-	-
			Terminal de potasse en vrac	7 806	7 387	7 152	235	-	-
			Expansion du terminal Rodney						
			Québec						
			Québec	621	621	452	169	-	-
			Rue Abraham-Martin						
			Reconstruction des vieux quais	10 100	10 100	9 650	450	-	-
			Sections 55-56	50 336	53 500	367	240	52 893	-
			Ateliers du port	-	1 125	125	1 000	-	-
			Rénovation de l'élevateur à grain Bunge	-	3 500	250	3 250	-	-
			Montréal	3 400	3 400	1 543	1 357	500	19 757
			Terminal Task - Phase II	-	20 257	-	500	-	-
			Terminal Task - Phase I	8 810	8 810	200	800	7 810	-
			Galerie d'expédition	-	3 764	3 704	60	-	-
			Chargement par camion	-	25 874	162	560	25 152	-
			Rénovation	-	2 820	2 741	79	-	-
			Interconnexion	-	-	-	-	-	-
			Elevateur à grain n° 5 -	-	25 961	145	560	25 256	-
			Rénovations	-	4 240	-	2 000	2 240	-
			Elevateur à grain n° 4 - Tours	-	6 360	-	1 000	5 360	-
			Elevateur à grain n° 4 -	-	4 550	-	3 024	1 526	-
			Déchargement par camion	17 000	16 705	16 402	303	-	-
			Terminal Racine - Phase A	-	36 765	-	112	36 653	-
			Remplacement des voies	2 404	2 692	-	1 272	1 420	-
			Ferries	-	4 120	-	4 120	-	-
			Achat de locomotives	1 284	1 284	1 098	186	-	-
			Bâtiment d'administration	-	1 000	-	1 000	-	-
			Pavage - Sections 39 à 42	-	47 365	-	2 576	44 789	-
			Acquisition de terrains	-	-	-	-	-	-





Coût total estimatif	Prévisions jusqu'au 31 mars 1983	Budget 1983-84 à venir
-------------------------	---	------------------------------

Programme de remplacement des émetteurs VHF/FM des stations radio de la Garde côtière	319	326	159	167	-
Remise à neuf du système d'antennes aux stations radio émettrices et réceptrices de Haïtifax	579	807	351	325	131
Relocalisation du centre de GIM de Haïtifax et prestation de services de radar à Bedford Basin - Port de Haïtifax	-	3 833	57	1 900	1 876
Relocalisation de la station radio de la Garde côtière de Charlottetown	-	449	201	248	-
Remplacement des récepteurs 500 KHz des stations radio de la Garde côtière	-	705	348	187	170
Système de contrôle des communications de nouvelle génération	-	5 770	-	775	4 995
Récepteur général pour les navires de la GGC	-	439	50	239	150
Délagage, Arctique et autres services maritimes					
Remplacement des terminaux récepteurs de la GGC	776	776	560	216	-
Récepteurs Loran C pour les navires de la GGC	789	618	418	125	75
Radiorécepteurs de ralliement pour hélicoptères	1 014	1 014	270	585	59
Remplacement des pupitres de navigation à bord des navires	3 825	3 825	279	617	2 929
Retenu des glaces - Ile artificielle sur le lac Saint-Pierre	-	1 313	-	777	536
Radar aéroporté à balayage latéral pour la reconnaissance des glaces	-	2 700	600	2 100	-
Remplacement des récepteurs à multicapteurs à bord des navires de la GGC	-	1 124	-	471	653
Matériel de lutte contre la pollution	2 601	2 601	1 469	795	337
Plan d'investissement de la flottille (PIF): Réparations - Louis Saint-Laurent	-	11 548	6 053	5 495	-
Remplacement des moteurs - NGCC Norman McLeod Rogers	-	6 600	-	6 600	-
Recherche et sauvetage en mer					
Acquisition de sept navires de recherche et sauvetage en mer (Deux vedettes, deux bateaux de sauvetage, deux bateaux d'intervention rapide et un remorqueur en acier)	9 499	9 499	6,736	2 763	-
Classe 300 - Bateau de sauvetage, Sours	2 895	871	232	639	-

Graphique 47: Détails des grands projets d'équipement  
(en milliers de dollars)

Coût total	Pré-estimatif	Prévisions	jusqu'au	31 mars	Budget	années	Besoins
1983-84	1983	1983	1983	1983-84	1983-84	à venir	

Aides à la navigation							
Remplacemnt des radars de	2 178	2 178	1 733	148	297		
Remplacemnt des compas gyro-	2 090	2 090	1 150	225	715		
scopiques pour les navires							
Programme de remplacemnt des	7 881	7 881	2 842	834	4 205		
plis de feu							
Loran C - Côte Est	17 000	17 000	13 099	3 901	-		
Projet-pilote d'automatisa-	1 639	2 032	-	951	1 081		
tion des phrases - Phase II							
Installation d'aides	590	761	389	372	-		
nouvelles - Ile Ridgely							
Equipemnt de balayage	3 448	3 526	1 507	1 648	371		
électronique							
Installation de mise à l'essai	659	669	101	347	221		
des aides à la navigation							
de la GGC							
Remplacemnt des radiophares	358	378	109	269	-		
Remplacemnt de 6 logements							
Familliaux - District de							
Victoria							
Programme de remplacemnt des	-	949	-	287	662		
radiophares							
Améliorations à la chaîne	526	448	433	10	5		
Decca - Côte Est							
Plan d'investissemnt de la							
flotte (PIF)							
Classe 1050 - Construction de	-	90 886	-	23 871	67 015		
deux navires							
Classe 1100 - Construction de	-	149 802	-	44 565	105 237		
deux navires							
Classe 700 - Construction d'un	-	1 650	-	1 650	-		
navire							
Systèmes et services de gestion							
du trafic maritime							
Emetteurs HF/bande latérale							
unité pour les stations	5 275	5 275	4 964	311	-		
radio côtières							
Elargissemnt de la couv-	6 847	6 847	4 843	2 004	-		
ture radio VHF - Côte Ouest							
Installation d'un système de	2 540	2 704	435	1 938	331		
GTM - Prince-Rupert (C.-B.)							
Emetteurs 400-535 kHz	1 034	1 059	260	649	150		
Prolongemnt de la couverture							
VHF/FM - Terre-Neuve	-	2 353	591	654	1 108		
Remplacemnt des récepteurs							
à canal unique par des							
HF/SSB et HF/CW	1 509	1 544	506	597	441		
Remplacemnt du récepteur et							
relocalisation des services							
d'exploitation à Sydney	713	783	-	36	747		
Contrôle à distance de la							
station radio de Saint-Jean	681	693	508	163	22		
par la station de Yarmouth							

3-60 (Programme des transports par eau)

Budget	Prévues	Réelles
1983-84	1982-83	1981-82

Direction et administration	7 868	1 586	
Installations et équipement nouveaux	2 171	1 479	
Projets de moins de 250 000 \$	10 039	3 065	1 920

Ports principaux financés à même les crédits	32 036	66 389	30 690
Installations et équipement nouveaux	450	1 801	9 059
Rénovation et remplacement	-	33	19
Projets de moins de 250 000 \$	32 486	68 223	39 768

Financement total au moyen de crédits	207 101	193 732	127 244
---------------------------------------	---------	---------	---------

Ports principaux financés à même le fonds de roulement	29 541	31 005	20 651
Installations et équipement nouveaux	38 354	17 696	18 193
Rénovation et remplacement	6 170	3 542	8 592
Projets de moins de 250 000 \$	74 065	52 243	47 436

Canaux			
Installations et équipement nouveaux			
Rénovation et remplacement			
Projets de moins de 250 000 \$	6 098	7 967	6 872

(Renseignements supplémentaires) 3-59

### 3. Dépenses en capital

Le graphique 46 ci-dessous montre les dépenses totales en capital par activité pour chaque catégorie de biens. Le graphique 47 contient des détails sur les grands projets d'équipement.

Graphique 46: Résumé des dépenses en capital par activité  
(en milliers de dollars)

	Budget 1983-84	Prévisions 1982-83	Réelles 1981-82
Aides à la navigation	4 273	6 977	29 016
Installations et équipement nouveaux	75 254	29 016	19 191
Rénovation et remplacement	14 607	19 191	55 184
Projets de moins de 250 000 \$	94 134	55 184	21 741
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	3 942	4 888	4 661
Installations et équipement nouveaux	6 251	4 661	3 661
Rénovation et remplacement	4 607	3 661	13 210
Projets de moins de 250 000 \$	14 800	13 210	6 705
Dégelçage, Arctique et autres services maritimes	3 797	243	14 084
Installations et équipement nouveaux	14 084	13 531	1 076
Rénovation et remplacement	339	1 076	14 850
Projets de moins de 250 000 \$	18 220	14 850	43 738
Recherche et sauvetage en mer	718	7 435	15 880
Installations et équipement nouveaux	15 880	13 066	1 266
Rénovation et remplacement	72	1 266	16 670
Projets de moins de 250 000 \$	16 670	21 767	8 856
Règlements	3 336	2 084	887
Installations et équipement nouveaux	2 299	2 589	6 522
Rénovation et remplacement	2 299	2 589	5 563
Projets de moins de 250 000 \$	4 481	5 563	4 481
Havres et quais publics	-	12 407	1 823
Installations et équipement nouveaux	12 407	1 823	14 230
Rénovation et remplacement	1 823	11 870	35
Projets de moins de 250 000 \$	14 230	11 870	35

3-58 (Programme des transports par eau)



Graphique 45: Traitement annuel moyen par catégorie

	1983-84	1982-83	1981-82
Direction	A-P moyen	A-P moyen	A-P moyen
Haute direction	18 64 232	17 61 142	18 53 873
Gestion supérieure	38 54 779	n/a	n/a
Scientifique et professionnelle	1 49 038	1 42 655	1 41 817
Sciences biologiques	14 44 707	14 41 162	14 35 998
Economique	120 45 818	110 39 630	108 35 658
Administration et service extérieur	186 34 069	175 34 618	158 30 721
Services administratifs	1 21 982	2 29 224	-
Gestion des systèmes d'ordinateurs	43 35 967	47 34 060	43 30 327
Gestion des finances	12 38 486	5 34 864	6 30 935
Organisation et méthodes	46 33 618	44 31 296	43 28 959
Gestion du personnel	115 37 726	138 40 219	136 34 964
Achat et approvisionnement	25 29 762	20 29 433	18 26 268
Technique	31 27 942	27 25 277	26 22 194
Dessin et illustrations	335 32 518	328 28 656	313 24 937
Electronique	99 29 215	90 30 132	93 24 063
Techniciens divers	430 32 372	439 30 283	382 26 593
Photographie	1 22 580	1 20 448	1 19 379
Radotélégraphie	254 27 132	247 27 557	228 22 053
Officiers de navire	845 28 279	817 26 254	793 22 243
Soutien des sciences sociales	2 27 074	2 25 480	1 24 898
Inspection technique	271 41 000	269 38 525	266 33 546
Elèves-officiers de la G.C.C.	142 4 904	142 3 295	142 3 016
Soutien administratif	21 20 206	25 19 091	22 17 597
Communications	2 19 880	1 15 998	1 17 876
Traitement des données	456 22 571	438 18 327	412 15 797
Règlements	5 16 633	6 15 345	4 14 344
Mécanographie	187 18 607	186 17 879	208 15 600
Secrétariat et dactylographie	575 23 697	582 23 066	642 18 904
Manoeuvres et hommes de métier	66 19 777	60 18 005	61 15 995
Services divers	21 22 073	22 20 935	22 18 263
Chauffage, force motrice et	491 22 684	492 20 500	502 17 702
opération de machines fixes	1 835 21 089	1 814 19 796	1 727 16 737
Gardiens de phares			
Equipages de navires			

(Renseignements supplémentaires) 3-57



## 2. Dépenses en personnel

Le graphique 44 contient une ventilation de l'effectif par activité et le graphique 45 indique les années-personnes et les salaires annuels par catégorie.

Graphique 44: Besoins d'années-personnes par activité

Budget	Prévis	Réels
1983-84	1982-83	1981-82

Années-personnes autorisées			
Aides à la navigation	2 582	2 508	2 534
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	1 019	1 008	912
Dégelagage, Arctique et autres services maritimes	1 071	1 077	1 037
Recherche et sauvetage en mer	765	743	701
Règlements	476	482	489
Havres et quais publics	91	66	45
Direction et administration	684	677	673

Années-personnes non contrôlées par le Conseil du Trésor - Sociétés de la Couronne			
Société canadienne des ports	1 780	1 784	1 769
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	1 170	1 170	1 175
La Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée	90	90	90
Administrations de pilotage	369	385	384
	3 409	3 429	3 418

A. Analyse par article  
1. Dépenses par article

Les dépenses par article du programme des transports par eau sont présentées au graphique 43. Elles ne comprennent pas les dépenses non budgétaires de 4,9 \$ millions qui seront versées à la Société canadienne des ports en 1983-84 sous forme d'avances.

Graphique 43: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget 1983-84	Prévisions 1982-83	Réelles 1981-82
Personnel			
Traitements et salaires	204 724	186 248	158 140
Contributions aux régimes de prestations	26 653	24 247	23 346
Autres frais de personnel	4 795	4 025	5 241
Biens et services			
Fret, ravitaillement de l'Arctique	3 922	3 700	4 332
Autres Transports et communications	18 265	16 203	16 095
Information	2 098	2 106	954
Services de reconnaissance des glaces	12 693	11 460	8 897
(Environnement)			
Services d'hélicoptère	9 896	9 241	8 655
Autres services professionnels et			
spéciaux	30 639	16 977	19 964
Location, ravitaillement de l'Arctique	3 074	2 900	2 966
Autres locations	2 462	1 779	1 619
Remise en état des navires achetés	24 718	21 542	11 935
Urage et enfouissement de piliers	3 334	7 950	1 953
Autres achats de services de réparation	31 626	23 445	3 402
et d'entretien			
Gombrustible et autres produits pétroliers	32 396	30 550	21 765
Électricité	3 456	3 074	2 336
Autres services publics, matériel et			
fournitures	23 370	24 399	22 711
Toutes autres dépenses	4 589	7 054	11 493
Dépenses totales de fonctionnement	442 710	396 900	325 804
Capital			
Construction et acquisition de terrains,			
de bâtiments et d'ouvrages	33 748	25 214	8 682
Construction et acquisition de machines	110 508	94 005	69 214
et d'équipement			
Toutes autres dépenses	30 359	6 290	9 580
Total	174 615	125 509	87 476
Subventions, contributions et autres			
paiements de transfert	464	672	464
Sociétés de la Couronne			
Construction de ports principaux	27 577	56 114	39 239
Exploitation des ponts	3 396	4 205	2 341
Services de pilotage	430	721	639
Total	31 403	61 040	42 219
Moins: Recettes à valoir sur le crédit	8 300	7 893	12 094
Dépenses totales	640 892	576 228	443 869

Administration de pilotage	Total des missions effectuées	Incidents sans incident	%	Missions	Total des missions effectuées	Incidents sans incident	%	Missions
Atlantique	14 428	35	99,8	13 932	24	99,8		
Laurentides	33 611	77	99,8	31 722	54	99,8		
Grands lacs	12 187	74	99,4	10 129	79	99,2		
Pacifique	12 225	33	99,7	12 061	29	99,8		

#### Graphique 42: Missions de pilotage sans incident

L'efficacité des services de pilotage est illustrée par le nombre de missions de pilotage accomplies sans incident par rapport au nombre total de missions effectuées par chacune des Administrations à l'intérieur de sa zone d'exploitation.

Pilotes - employés	Pilotes - à contrat	Membres d'équipage des bateaux de pilotage	Régulation	Administration	1983	1984
44	17	17	127	8	92	31
14	232	16	-	12	12	12
13	30	17	18	159	155	

#### Graphique 41: Ressources humaines des quatre Administrations de pilotage

Le graphique 41 contient une ventilation des ressources humaines par secteur.

Les structures organisationnelles qui régissent la prestation des principaux services varient d'une Administration à l'autre. Pour certaines Administrations, tous les pilotes sont des employés, tandis que pour d'autres, les services de pilotage sont assurés par voie de contrat. De même, les bateaux de pilotage peuvent être loués, achetés ou affrétés par les Administrations de pilotage ou leur appartenir. Tous les services de régulation de l'Administration de pilotage de l'Atlantique sont assurés par les centres de gestion du trafic maritime de la Garde côtière canadienne.

Graphique 40: Recettes, dépenses et besoins de crédits des Administrations de pilotage pour l'année financière se terminant le 31 décembre (en milliers de dollars)

	Budget 1983	Prévus 1982	Réels 1981
Administration de l'Atlantique			
Recettes	5 355	4 855	5 228
Dépenses	5 785	5 576	5 233
Debits nets	(430)	(721)	(5)
Crédits requis			
	430	721	
Administration des Laurentides			
Recettes	24 976	23 683	22 963
Dépenses	24 734	23 505	23 053
Revenues nettes (debits)	242	178	(90)
Administration de pilotage des Grands lacs			
Recettes	11 405	9 943	9 060
Dépenses	11 244	9 900	9 735
Revenues nettes (debits)	161	43	(675)
Crédits requis			
	639		
Administration de pilotage du Pacifique			
Recettes	17 600	16 963	14 261
Dépenses	17 200	16 363	14 239
Revenues nettes (debits)	400	600	22

## Description

Le pilotage consiste essentiellement à guider les navires dans des voies d'eau étroites et, plus particulièrement, dans les secteurs désignés comme zones de pilotage obligatoires. Dans le cas de l'Administration de pilotage des Grands lacs, les services de pilotage comprennent aussi l'acheminement des navires via un réseau d'écluses.

Les Administrations de pilotage, sous réserve de l'autorisation du Gouverneur en conseil, ont pour mandat d'établir des zones de pilotage obligatoires, de déterminer les navires ou les classes de navires assujettis au pilotage obligatoire, d'établir les qualifications et les conditions pour la délivrance de licences et de brevets de pilotage, de limiter le nombre de licences pour chaque district, de prescrire les conditions de dispense du pilotage obligatoire et d'établir les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres services offerts. Dans le cas de l'Administration de pilotage des Grands lacs, un protocole d'entente entre le Canada et les États-Unis détermine le partage des recettes dans les zones internationales qui relèvent de la compétence de l'Administration.

(Services de pilotage) 3-53

## K. Services de pilotage

### Objectif

L'objectif de chacune des Administrations de pilotage est d'exploiter et de diriger un service de pilotage efficace pour assurer la sécurité des navigateurs, à l'intérieur de la région pour laquelle chacune est désignée en vertu de la Loi sur le pilotage.

De plus, chaque Administration, à titre de corporation propriétaire, doit établir des tarifs de droits de pilotage qui soient équitables et raisonnables et suffisamment élevés pour assurer son autonomie financière.

### Résumé des ressources

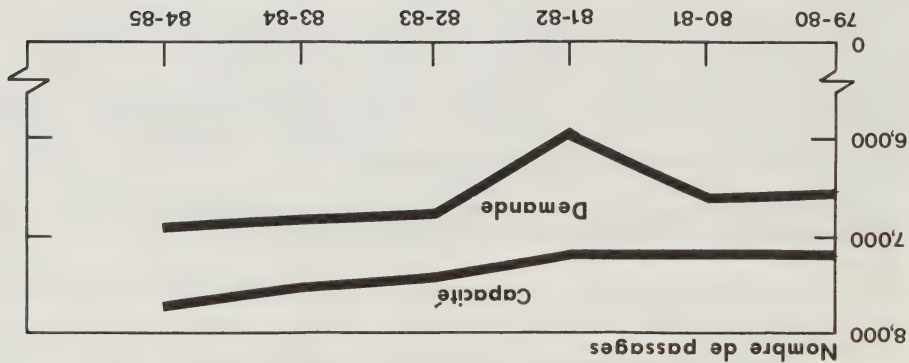
Depuis leur création en 1972, les Administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières qui leur ont permis de fonctionner sans l'aide du gouvernement fédéral. Cependant, à cause d'une diminution considérable du trafic maritime et, par conséquent, de la demande de services de pilotage, certaines Administrations ont dû faire appel au gouvernement fédéral: l'Administration de pilotage des Grands lacs en 1981-82; l'Administration de pilotage de l'Atlantique en 1982-83 et 1983-84. Ces Administrations ont été incapables de combler leurs pertes considérables uniquement par des mesures de réduction des dépenses et ont dû renoncer à imposer une nouvelle hausse des droits en raison de la diminution du trafic. Le graphique 40 montre les résultats financiers des quatre Administrations et l'incidence de l'aide gouvernementale.



Grâce aux améliorations et à la venue de navires de grosseau maximale, la capacité du canal Welland a doublé depuis le milieu des années soixante; de plus, la durée des passages est passée de 24 heures en 1964 à environ 15 heures.

Le graphique 39 est une comparaison entre la demande actuelle et prévue et la capacité du canal Welland.

Graphique 39: Capacité du canal Welland et demande



Les hausses de péage introduites graduellement de 1978 à 1980 avaient pour but d'accroître suffisamment les recettes pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien et les amortissements. En 1981, le Canada et les États-Unis ont réexaminé ensemble le péage et ont convenu de l'augmenter d'environ 18 % en 1982 et de 10 % en 1983.



## Description

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est chargée de maintenir, d'exploiter et d'entretenir une voie d'eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié, de concert avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Une collaboration étroite entre ces deux organismes est nécessaire, surtout en ce qui concerne les tarifs et les opérations.

La voie maritime amène les navires de Montréal (graphique 59, page 3-76), qui se trouvent à six mètres au-dessus du niveau de la mer, et les fait passer par sept écluses (cinq canadiennes et deux américaines) jusqu'au lac Ontario, à quelque 75 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le canal Welland, avec ses huit écluses, les élève ensuite jusqu'au lac Érié, à une hauteur de 174 mètres au-dessus du niveau de la mer. Toutes les écluses de la voie maritime sont de dimensions semblables et peuvent recevoir des navires mesurant au plus 222,5 mètres de longueur et 23,2 mètres de largeur.

Les huit écluses du canal Welland et ses nombreux chenaux étroits créent une série de goulets d'étranglement, bien que le canal ne mesure que 23 milles marins de longueur. L'augmentation brusque du trafic qui a suivi l'ouverture de la section Saint-Laurent en 1959 a été le premier grand test de la capacité du canal Welland; on a ensuite procédé à une série de modifications. Après une autre forte hausse du trafic en 1964, d'autres améliorations ont été faites pour accroître la capacité du canal. Comme suite au programme d'amélioration de 26 \$ millions au milieu des années 1960, le projet de contournement du canal Welland a coûté 188 \$ millions et a été achevé en 1973. Ces améliorations, ainsi que la venue de nouveaux navires de taille maximale, ont effectivement doublé la capacité du canal Welland depuis le milieu des années 1960.

À partir de 1965, l'Administration a entrepris un programme de réfection du canal dans la région de Montréal pour permettre aux navires d'y passer même dans des conditions glaciales. Ces travaux, qui ont coûté 4,5 \$ millions en eaux canadiennes seulement, ont permis de prolonger la saison de navigation de 3 à 4 semaines et ont avantageé tant la section Saint-Laurent que le canal Welland. La saison de navigation normale va du 1<sup>er</sup> avril au 15 décembre sur la section Montréal-lac Ontario et dure jusqu'au 30 décembre sur le canal Welland.

Pour satisfaire à la demande, l'Administration a entrepris des projets destinés à accroître la capacité du réseau de 6 % au cours des 5 prochaines années, en vue d'atteindre un total de 8 000 passages par saison. Ces projets d'amélioration, dont le coût total s'élève à environ 92 \$ millions, prévoient l'élargissement de certaines sections étroites pour permettre la navigation à deux sens et la construction de nouvelles installations mobiles à des endroits stratégiques. De plus, l'établissement d'un centre de contrôle informatisé permettra à l'Administration de rationaliser l'acheminement des données et d'aiguiller les navires en fonction des caractéristiques physiques des canaux.

## Objectifs

Les principaux objectifs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sont les suivants: a) maintenir, exploiter et entretenir une voie d'eau profonde de Montréal jusqu'au lac Érié; et b) assurer le passage sûr et rapide des navires et la protection de l'environnement.

Suivant ces objectifs, l'Administration doit a) récupérer les coûts d'exploitation pour assurer son autonomie financière; et b) déterminer le besoin d'améliorations au réseau de la voie maritime et établir des plans à cet égard.

## Résumé des ressources

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent n'a pas besoin de crédits parlementaires pour exploiter le réseau de la voie maritime, ni pour mettre en oeuvre son programme de réfection. L'Administration prévoit un déficit pour les années 1982-83 et 1983-84, mais elle tire néanmoins des fonds de son exploitation étant donné que ses amortissements n'exigent aucune sortie de fonds.

## Graphique 38: Recettes, charges et dépenses en capital par type (en milliers de dollars)

	Budget 1983-84	Prévues 1982-83	Réelles 1981-82
Recettes			
de l'exploitation	63 000	52 458	52 006
des investissements	4 830	5 477	6 284
	67 830	57 935	58 290
Charges			
Traitements, salaires et avantages sociaux	47 176	44 405	39 271
Entretien	8 830	5 468	4 817
Amortissement	8 653	8 529	8 574
Autres	9 300	8 522	6 797
	73 959	66 924	59 459
Pertes nettes	6 129	8 989	1 169
Dépenses en capital			
Construction	235	5 930	5 414
Véhicules	226	249	358
Systèmes d'information sur les opérations	4 527	1 058	193
Autres	1 110	730	907
	6 098	7 967	6 872

## Description

La Société Les Ports Jacques-Cartier et Champlain Incorporated administre les bâtiments et les terrains faisant partie du réseau routier qui relie la rive sud du fleuve Saint-Laurent à l'île de Montréal.

Le pont Jacques-Cartier a été construit sous les auspices des Commissaires du port de Montréal. Lorsqu'il a été ouvert à la circulation en 1930, le pont Jacques-Cartier était un pont à péage; toutefois, le péage y a été aboli en 1962. Le pont Champlain, qui a été construit par la Société canadienne des ports (jadis le Conseil des Ports Nationaux) au cours des années 1958 à 1962, a conservé la même structure de péage depuis son ouverture en 1962.

Le 1er décembre 1978, la Société canadienne des ports a cédé l'administration de ces deux ponts et de la partie de l'autoroute Bonaventure appartenant au gouvernement fédéral à la Société Les Ports Jacques-Cartier et Champlain Incorporated, qui venait d'être constituée comme filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Dans le but d'améliorer sa situation financière, la société a obtenu du Cabinet l'autorisation d'interrompre le remboursement de sa dette accumulée et a l'intention de faire approuver la radiation de sa dette de 66 \$ millions en prêts et avances et de 45 \$ millions en intérêts courus.

Etat donné un taux de croissance annuel composé supérieur à 3 % au cours des quatre dernières années, il se pourrait que le nombre de véhicules circulant sur le pont Champlain dépasse 31 millions en 1983. On ne possède aucune donnée pour le pont Jacques-Cartier qui est libre de péage.

La société procède présentement à un programme d'entretien spécial dont le but est de maintenir les ponts et l'autoroute à un standard acceptable. Les réparations majeures doivent être complétées en 1984-85; par la suite, l'entretien régulier se fera sur une base continue.

# I. Ponts

## Objectifs

Exploiter les ponts Jacques-Cartier et Champlain et la partie de l'autoroute Bonaventure qui appartient au gouvernement fédéral, à Montréal (Québec), de façon à assurer la sécurité des usagers et le recouvrement complet des coûts d'exploitation.

Les projets particuliers découlant de cet objectif comprennent ce qui suit:

- élaborer un plan financier à long terme et recommander au Cabinet une formule de péage visant à rendre la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain financièrement autonome.
- rationaliser la structure d'investissement de la Société en tentant de faire approuver la radiation de sa dette de 111 \$ millions envers la Couronne.

## Résumé des ressources

Les crédits requis pour couvrir le déficit d'exploitation et le programme d'entretien spécial de la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée représentent 0,5 % des dépenses totales du Programme des transports par eau. Le Conseil du Trésor n'a aucun contrôle sur le nombre d'années-personnes de la Société qui s'élève présentement à environ 90.

Graphique 37: Résultats d'exploitation de l'activité  
(en milliers de dollars)

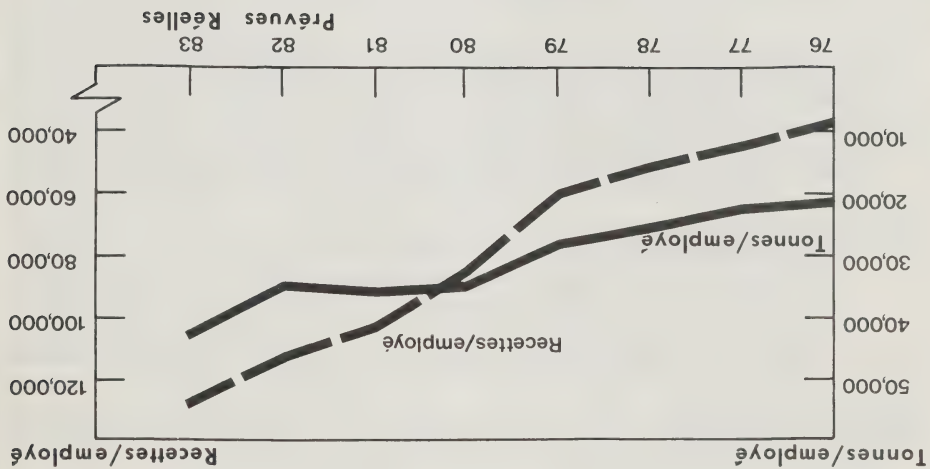
	Budget 1983-84	Prévus 1982-84	Réels 1981-82
Recettes	6 214	6 182	6 566
Personnel	2 900	2 767	2 494
Entretien	225	700	215
Entretien spécial	1 965	2 745	2 404
Services de police et de sécurité	2 153	2 036	1 827
Autres dépenses de fonctionnement	2 247	2 077	1 937
Dépenses en capital	120	62	30
9 610	10 387	8 907	
3 396	4 205	2 341	
Credit requis			



grande partie à l'établissement d'objectifs, à une meilleure gestion des ressources, à l'élaboration de stratégies de réduction des dépenses et d'augmentation des tarifs, grâce à la formulation de meilleurs plans d'exploitation. En outre, la Société a adopté des stratégies d'impartition des opérations et d'entretien et d'aliénation des activités non rentables, afin d'améliorer son rendement financier.

L'efficacité de la main-d'œuvre et la productivité sont illustrées au graphique 36 qui montre les volumes de marchandises acheminées et les recettes produites par employé. Les courbes croissantes reflètent l'objectif de la Société canadienne des ports de mieux contrôler l'actif des ports et d'en obtenir le meilleur usage possible. Bien qu'ils obéissent aux directives générales du gouvernement fédéral, tous les ports jouissent d'une grande autonomie et peuvent formuler leurs propres stratégies suivant les objectifs de la Société.

Graphique 36: Mesure de l'efficacité de la main-d'œuvre selon les volumes de marchandises et les recettes produites



Ensemble, les ports de la Société canadienne des ports et les entreprises privées fonctionnant à l'intérieur des ports assurent le lien entre le transport maritime et le transport terrestre. Plus de la moitié de toutes les marchandises exportées et importées par le Canada sont acheminées via les ports de la Société canadienne des ports. Les ports servent le Canada en facilitant l'acheminement de ses ressources naturelles abondantes, depuis toutes les régions du pays jusqu'aux divers marchés mondiaux; ces ressources comprennent le grain, le charbon, le minéral de fer, la potasse, le soufre et les produits forestiers. De plus, les ports jouent un rôle essentiel dans le secteur manufacturier canadien, puisqu'ils sont le point d'arrivée des matières premières et d'expédition des produits finis; ils sont aussi indispensables aux consommateurs du Canada car ils assurent le mouvement sûr et efficace de marchandises, comme les produits pétroliers, consommées au niveau local. Les gares de voyageurs de plusieurs ports de la Société canadienne des ports accueillent chaque année un grand nombre de personnes en visite au Canada.

La Société canadienne des ports envisage la mise en oeuvre d'un programme d'investissement de 106,6 \$ millions en 1983; l'objectif principal de ce programme est de construire de nouvelles installations en réponse aux prévisions du marché.

Le graphique 35 montre les sources de financement pour le budget d'investissement de 1983. La construction des terminaux de grain et de charbon au port de Prince Rupert, sur l'île Ridley, représente la plus grande partie des besoins de fonds. Étant donné que ces projets ne sont pas financièrement viables à eux seuls immédiatement, ils seront subventionnés par le gouvernement, conformément à ses objectifs de développement économique. Le terminal à charbon devrait entrer en opération en 1984 et opérer sur une base commerciale en 1989. La contribution du gouvernement fédéral envers l'infrastructure sera récupérée à partir du 1er avril 1989 sous forme de droit supplémentaire qui sera imposé sur le charbon manutentionné par le terminal. Les recettes de droit supplémentaire devraient rembourser la contribution budgétaire reçue par la Société canadienne des ports. Le besoin de prêts est entièrement attribuable à la construction d'un terminal de potasse en vrac au port de Saint John, étant donné que le port ne peut financer qu'environ 26 % du projet à même ses réserves de fonds d'exploitation. Environ 69 % du programme d'investissement sera financé au moyen des recettes des ports.

Le rendement financier de la Société canadienne des ports s'est grandement amélioré au cours des quelques dernières années. Après avoir enregistré un déficit net de 2,4 \$ millions en 1979, la Société a réalisé un bénéfice net de 17,4 \$ millions en 1980, de 59,8 \$ millions en 1981 et de 57,1 \$ millions (prévu) en 1982. La Société prévoit que son bénéfice pourrait atteindre 52,1 \$ millions en 1983. Cette amélioration est due en



Les ports offrent une gamme complète de services d'amarrage et d'entretien des navires à des prix concurrentiels et, par voie de baux et de contrats, d'exploitation avec des compagnies privées, des services de manutention, de protection et d'acheminement de marchandises de tous genres au moyen d'installations modernes et en pleine expansion.

- Le droit d'être remboursé d'une perte financière subie à la suite de l'application des directives gouvernementales.
- La possibilité d'emprunter ou de prêter des fonds aux ports divisionnaires et aux sociétés de port locales, sous réserve de certaines conditions et approbations.
- La possibilité d'établir des règlements internes aux fins des contrats, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil.
- La possibilité d'établir des taux pour les services de transport, sous réserve d'un avis au ministre des transports.

Outre les principales modifications à la structure et à l'organisation qu'entraînera la loi, certaines modifications toucheront les opérations financières de l'organisation. Voici un résumé de ces modifications :

Le processus de mise en oeuvre de la politique portuaire devra tenir compte du rendement et des objectifs de chacun des ports faisant partie de l'organisation. Aux termes de la loi, la transition entre l'organisation actuelle et la nouvelle structure administrative se fera graduellement; par la suite, chacun des ports pourra demander à être reconnu comme entité administrative pleinement autonome au sein de la société. On s'attend à ce que les premières sociétés portuaires locales soient créées en 1983-84.

Les principales modifications à la structure et à l'organisation qu'entraînera la loi, certaines modifications toucheront les opérations financières de l'organisation. Voici un résumé de ces modifications :

La nouvelle politique portuaire et ses répercussions sur le Conseil des ports nationaux, y compris le changement de nom à Société canadienne des ports, sont contenus dans les modifications à la Loi sur le Conseil des ports nationaux. La loi prévoit une plus grande participation des régions à la gestion des ports du CPN. Le pouvoir de créer des sociétés de port locales habilitées à exploiter et à gérer les ports de façon autonome permettra de mieux tenir compte des objectifs socio-économiques locaux. Les sociétés de port locales auront le pouvoir d'exploiter et de gérer leurs propres installations, mais la Société canadienne des ports se verra à ce qu'elles soient respectées, afin que tous les usagers soient traités équitablement.

Graphique 34: États financiers consolidés (en milliers de dollars)

	Budget 1983	Prévus 1982	Réelles 1981
Revenu d'exploitation	218 423	193 200	180 833
Revenu tiré d'intérêts	22 903	28 530	28 452
<b>241 326</b>	<b>221 730</b>	<b>209 285</b>	
Dépenses de fonctionnement	165 713	144 215	136 299
Amortissement	18 859	17 420	14 023
Frais d'intérêt	4 475	2 764	2 204
Perte (gain) sur les aliénations	205	227	(3 089)
<b>189 252</b>	<b>164 626</b>	<b>149 437</b>	
Revenu net	52 074	57 104	59 848

Graphique 35: Dépenses en capital et sources de financement  
(en milliers de dollars)

	Budget 1983	Prévus 1982	Réelles 1981
Total pour le programme	106 551	120 466	87 204
Fonds internes	74 065	52 243	47 436
<b>27 577</b>	<b>56 114</b>	<b>39 239</b>	
Budgétaires			
Prêts	4 909	12 109	529

La réduction des besoins de crédits reflète la diminution des fonds provenant de l'exploitation des projets majeurs, plus précisément les terminaux de grains et de charbon de l'île Ridley et le terminal de potasse de Saint John.

## Description

Le Conseil des ports nationaux a été constitué en société de la Couronne en 1936 en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, avec pour mandat d'administrer, de gérer et de contrôler les ports de Halifax, Saint John, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver. Depuis, les ports de St. John's, Belledune, Sept-Îles et Prince-Rupert ont été ajoutés à cette liste. La Société canadienne des ports est aussi responsable de l'administration des éleveurs à grains de Churchill, Port Colborne et Prescott. Le graphique 58, à la page 3-75, montre l'emplacement des ports et des éleveurs.

## H. Ports principaux

### Objectifs

La Société canadienne des ports est une société de la Couronne dont le mandat est de veiller, en collaboration avec d'autres composantes de l'Administration canadienne du transport maritime, au développement et à l'exploitation d'un réseau national de transport maritime à la fois sûr et efficace, conformément aux objectifs du gouvernement.

Les objectifs précis de la Société canadienne des ports sont les suivants:

- assurer l'efficacité du réseau portuaire;
- donner à tous les ports une structure de gestion décentralisée;
- offrir à des conditions équitables des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;
- contribuer efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien et aux objectifs socio-économiques, tant au niveau national que régional et local, tout en respectant les objectifs d'autonomie financière de la société;
- conduire tous les ports du réseau portuaire à l'autonomie financière;
- coordonner les activités du réseau portuaire avec celles du secteur maritime et celles des réseaux de transport aérien et terrestre.

### Résumé des ressources

La Société canadienne des ports ne reçoit des crédits que pour ses projets qui ne sont pas financièrement viables (mais qui sont entrepris pour des raisons sociales ou économiques) ou pour les projets des ports dont le fonds de roulement est insuffisant. En général, les ports récupèrent les coûts de leurs opérations auprès des usagers et peuvent disposer de leurs recettes. En 1983-84, la Société canadienne des ports aura besoin de 27,6 \$ millions en crédits budgétaires et de 4,9 \$ millions en prêts.

L'activité "Direction et administration" comprend les activités des bureaux de l'Administrateur du transport maritime, de l'Administrateur adjoint - Politique et planification, du Commissaire de la Garde côtière canadienne, des Directeurs régionaux et des gestionnaires de district de la Garde côtière, ainsi que les activités d'élaboration des politiques, de planification, de gestion financière et de gestion du personnel. Le remplacement des installations des bases de la Garde côtière canadienne est financé à même les fonds de cette activité.

### Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de l'activité "Direction et administration" représentent les pourcentages suivants des dépenses de fonctionnement totales du programme:

#### Graphique 33: Direction et administration - Pourcentage des dépenses de fonctionnement totales (sauf les dépenses en capital)

	Budget 1983-84	Prévu 1982-83	Réelles 1981-82
Cout total de fonctionnement (en milliers de dollars)	442 710	396 900	325 804
Cout de l'activité Direction et administration (en milliers de dollars)	34 250	31 341	30 985
Pourcentage du cout total	7,7%	7,9%	9,5%



## G. Direction et administration

### Objectif

Etablir des politiques et des directives et gérer efficacement les installations et les services maritimes qui sont essentiels au réseau de transport national et qui sont placés sous la juridiction du gouvernement fédéral, conformément aux politiques, aux règlements, aux directives et aux lignes directrices du ministère des Transports.

Les projets particuliers découlant de cet objectif comprennent:

- la reconstruction des bases de la Garde côtière à Prescott et à Parry Sound, de 1982-83 à 1986-87, au coût de 27 \$ millions dont 3 \$ millions seront dépenses en 1983-84.

### Résumé des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité "Direction et administration" représentent 7 % des dépenses totales du Programme des transports par eau de 1983-84 et 10 % du total des années-personnes.

### Graphique 31: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes de l'activité

Budget	A-P	\$
Prévues	1982-83	A-P
Différence		\$

Administration canadienne du transport maritime  
Administration de la Garde côtière canadienne

40 301 612	30 665 605	9 636 7
3 988 72	3 741 72	247 -
44 289 684	34 406 677	9 883 7

### Graphique 32: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget	Prévues	Réelles
1983-84	1982-83	1981-82
\$	\$	\$
%	%	%

Fonctionnement  
Capital

34 250 77	31 341 91	30 985 94
10 039 23	3 065 9	1 920 6
44 289 100	34 406 100	32 905 100

3-40 (Programme des transports par eau)

Graphique 29: Projets de réparation et de remise en état pour 1983-84 (en milliers de dollars)			
Projet/ Lieu	Coût estimatif total	Dépenses 1983-84	
Matane - réparation du quai	1 020	1 020	
Natashquan - réparation du quai	2 642	2 106	
Tadoussac - réparation des piliers d'acier	4 075	1 430	
Ogden Point - réfection de l'apponement B	1 151	1 151	
Autres projets (inférieurs à 1 \$ million)		2 745	
Total		8 452	
Le Programme des travaux maritimes qui a été transféré de Travaux publics Canada à Transports Canada prévoit le versement de fonds aux Commissions portuaires pour des travaux de dragage, de réparation et de construction. Le graphique 30 montre les projets prévus pour 1983-84.			
Graphique 30: Paiements aux Commissions portuaires en 1983-84 (en milliers de dollars)			
Commission portuaire/destination			
Montant			
Hamilton - dragage	320		
Oshawa - dragage	175		
Toronto - réparation du brise-lames et de l'apponement, dragage	1 048		
Thunder Bay - construction d'une installation d'enlèvement et de traitement des déblais, réparation du mur de soutènement, dragage	4 731		
Fraser River - modification du brise-lames	400		
Total	6 674		



Les ports regroupés sous les neuf Commissions de port existantes maintiennent environ 20 % du volume total de marchandises de tout le pays. Les Commissions de port sont des entités para-commerciales et sont presque financièrement autonomes. Cependant, elles peuvent obtenir des fonds et des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Leurs dettes en souffrance s'élevaient à 5,3 \$ millions au 31 mars 1982.

**Données sur le rendement et justification des ressources**

Les dépenses en capital servent principalement à construire des quais, des hangars, des aires d'entreposage et des brise-lames, à draguer les chenaux et à mettre en place les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins des usagers et pour assurer l'efficacité des opérations portuaires.

La plupart des dépenses de fonctionnement sont consacrées à la réparation, à la réfection et à la remise en état des immeubles et des ouvrages existants. Le graphique 28 montre les projets de dragage pour 1983-84 et le graphique 29 contient des détails sur les travaux importants de réparation et de remise en état.

**Graphique 28: Projets de dragage pour 1983-84 (en milliers de dollars)**

Région	Entretien	Capital
Charlottetown	1 112	300
Dalhousie	400	400
Rimouski	275	
Rivière-du-Loup	200	
Sorel	350	
Collingwood	475	
Owen Sound	350	
Port Stanley	350	
Total	3 162	700

Les ressources de l'activité "Havres et quais publics" ont augmenté à la suite du transfert à Transports Canada du Programme des travaux maritimes du ministère des Travaux publics en 1982-83. Le budget des dépenses de 1983-84 tient compte des dépenses annuelles totales de ce programme.

Graphique 27: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

	Budget 1983-84	Prévisions 1982-83	Réelles 1981-82
	\$	\$	\$
	%	%	%
Personnel	3 621	2 451	1 834
Dragage	4 502	4 823	-
Réparations	26 024	19 790	119
Autres dépenses de fonctionnement	2 554	1 313	1 214
Capital	14 230	12 826	6 449
	28	31	67
50 931	100	41 203	100
50 931	100	41 203	100

La Direction des Ports et havres est chargée de l'expansion, de l'administration et de l'entretien de quelque 350 ports dont l'objectif principal est de satisfaire aux besoins de transport maritime commercial. Ces ports, par où passe environ 20 % du total des marchandises transportées par eau dans tout le pays, soutiennent les activités économiques locales et régionales et font partie du réseau national de transport maritime et multimodal. Étant donné que la plupart de ces ports ne sont pas financièrement autonomes, ils sont administrés directement par Transports Canada.

Au niveau local, les ports ont la responsabilité de contrôler l'entrée et les mouvements des navires, d'assurer la sécurité, d'exécuter des réparations mineures et de percevoir les droits d'usager. Seuls les plus grands ports assurent des services d'entretien des navires et de maintenance des marchandises. Les plus petites installations ne sont pas surveillées. La plupart des 350 ports sont gérés par des personnes rémunérées à même les droits et quelques-uns par des fonctionnaires. Les personnes rémunérées à même les droits perçoivent une commission basée sur les recettes totales du port.

## F. Havres et quais publics

### Objectifs

Agrandir, gérer et entretenir les ports et les installations portuaires désignées afin de répondre aux besoins de transport maritime commercial et d'assurer la sécurité et l'efficacité du réseau national de transport par eau.

Dans le but d'atteindre cet objectif, les projets des Havres et quais publics pour 1983-84 comprennent ce qui suit:

- analyser les principales études régionales et les principaux investissements à long terme dans les ports et l'abandon des installations inutilisées;
- établir des normes pour justifier les décisions d'investissement et pour élaborer un Plan d'investissement dans les ports;
- achever la compilation de données et l'élaboration de systèmes pour la revue courante des activités portuaires et des besoins d'installations;
- établir des normes de construction, d'entretien et de sécurité pour les installations portuaires.

### Résumé des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité "Havres et quais publics" représentent environ 8 % des dépenses totales du Programme des transports par eau de 1983-84 et 1 % du total des années-personnes.

### Graphique 26: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes de l'activité

	Budget 1983-84	\$ A-P	Prévues 1982-83	\$ A-P	Différence A-P
Havres et quais publics*	44 257	91	40 247	66	4 010
Commissions de port	6 674	-	956	-	5 718
	50 931	91	41 203	66	9 728
					25

\*Le graphique montre les dépenses brutes. On estime que les recettes des ports créditées au Fonds du revenu consolidé s'élèveront à 6,7 \$ millions en 1982-83 et à 6,9 \$ millions en 1983-84.

**Loi sur la protection des eaux navigables:** En 1981-82, on a traité 3 069 demandes aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables, laquelle régit la construction d'ouvrages placés dans, sur, au-dessus, au-dessous et au travers des eaux navigables et dont le but est d'assurer le droit du public à la navigation.

Le graphique 25 montre les données concernant le rendement de cette activité.

**Graphique 25: Données sur le rendement - Réglements**

	Budget 1983-84	Prévues 1982-83	Réelles 1981-82
Sécurité des navires			
Inspection de navires	35 159	34 470	33 795
Vérifications des plans et des dessins	9 311	9 311	8 880
Examens du personnel de navires	15 800	15 000	14 227
Exemptions	900	900	1 149
Enquêtes sur les sinistres maritimes			
Nombre d'accidents	1 400	1 300	1 223
Enquêtes terminées	150	150	139
Enquêtes préliminaires terminées	125	125	126
Loi sur la protection des eaux navigables			
Demandes reçues	3 900	3 500	3 156
Ouvrages inspectés	1 700	1 500	1 086
Urgences*			
Opérations de nettoyage de la pollution			68
Exercices de formation sur les opérations de nettoyage de la pollution			133
Nombre d'incidents de pollution			466
Enquêtes sur les incidents de pollution			214
Infractions aux règlements sur la pollution			68
Soutien au moyen de navires et d'aéronefs*			
Heures-navires requises			1 283
Heures-aéronefs requises			1 465

\*Aucune prévision pour les urgences et le Soutien au moyen de navires et d'aéronefs.



# Données sur le rendement et justification des ressources

**Sécurité des navires:** Il y a au Canada 34 103 navires qui doivent être inspectés. La direction de la Sécurité des navires a effectué 42 675 inspections de navire et 14 227 examens en 1981-82. Pour s'acquies ses responsabilités, la Direction possède un réseau de 30 bureaux de district dans tout le Canada et emploie 159 inspecteurs et examinateurs.

**Urgences:** Pour répondre aux besoins de nettoyage, la direction des centrales possède un noyau central de 50 employés logés à l'Administration centrale et dans les bureaux régionaux et de district de la garde côtière canadienne. Ces employés sont chargés de veiller à ce que la Direction soit toujours prête à intervenir en cas d'urgence et sont responsables de la préparation des plans et des exercices de formation. Ils s'occupent de l'équipement et coordonnent les opérations de nettoyage. La valeur approximative de remplacement de leur équipement s'élève à 22\$ millions. Les opérations de nettoyage sont confiées à des entrepreneurs qui sont aidés au besoin par les navires et le personnel de la Garde côtière. Etant donné que tous les coûts des opérations de nettoyage sont récupérés, le crédit budgétaire ne comprend que les frais de rémunération et d'entretien de l'équipement. Le graphique 23 montre le nombre d'opérations de nettoyage de pollution par les hydrocarbures au cours des dernières années.

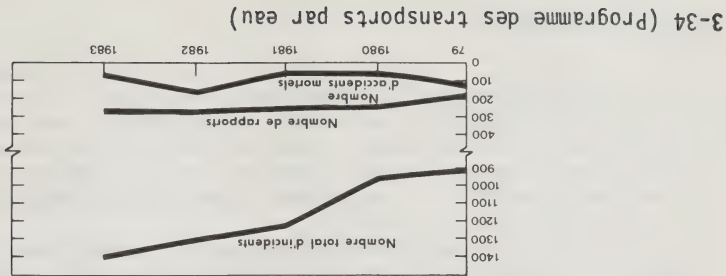
Graphique 23: Opérations de nettoyage de pollution par les

hydrocarbures et dépenses annuelles en capital et en exploitation et Entretien (en milliers de dollars)

Année	Nombre d'interventions	Dépenses totales
1979-80	53	9 416
1980-81	128	4 981
1981-82	68	7 198

**Enquêtes sur les sinistres maritimes:** Les onze enquêteurs logés à l'Administration centrale et dans les bureaux régionaux de la Garde côtière enquêtent sur les sinistres maritimes. Le graphique 24 fournit des données sur la charge de travail de cette activité.

Graphique 24: Enquêtes sur les sinistres maritimes - Données sur la charge de travail



3-34 (Programme des transports par eau)

Graphique 22 : Dépenses de l'activité par article  
(en milliers de dollars)

Budget	Prévu	Réel			
1983-84	1982-83	1981-82			
\$	\$	\$			
%	%	%			
Personnel	20 355	64 19 151	66 16 707	63	
Fonctionnement	5 059	16 4 253	15 5 258	20	
Capital	6 522	20 5 563	19 4 481	17	
Subventions et contributions	29	-	28	-	
31 965	100	28 995	100	26 460	100

## Description

L'activité "Règlements" comprend les quatre fonctions suivantes:

**Sécurité des navires:** administration de la Loi sur la marine marchande du Canada pour le compte du Ministère, y compris l'élaboration et la promulgation de règlements et de normes; inspection des navires et de l'équipement des navires, des plate-formes de forage et des cargaisons pour vérifier l'état de navigabilité, ainsi que l'immatriculation et la délivrance de permis d'aéroglossiers; le soutien et le contrôle du programme d'enseignement des mesures de sécurité en mer; les examens et les brevets d'officiers et de marins pour veiller à ce que les navires soient armés de personnel compétent; la surveillance, les enquêtes et l'application des règlements en ce qui concerne la pollution par les navires.

**Urgences:** les opérations de nettoyage de la pollution causée par les navires et la fourniture de ressources de lutte contre la pollution maritime à d'autres organismes; l'évaluation, l'achat et l'entretien d'équipement de lutte contre la pollution pour la garde côtière et l'enseignement des techniques des enquêtes officielles (audiences publiques); l'examen de tous les rapports d'enquête et l'énoncé de recommandations pour empêcher que les accidents ne se reproduisent; la consignation de tous les accidents maritimes; la publication de statistiques annuelles et la fourniture sur demande de renseignements concernant les accidents.

**Enquêtes sur les sinistres maritimes:** les enquêtes sur les sinistres maritimes pour le compte du Ministère ainsi que les aspects administratifs et techniques des enquêtes officielles (audiences publiques); l'examen de tous les rapports d'enquête et l'énoncé de recommandations pour empêcher que les accidents ne se reproduisent; la consignation de tous les accidents maritimes; la publication de statistiques annuelles et la fourniture sur demande de renseignements concernant les accidents.

**Loi sur la protection des eaux navigables:** l'examen, l'analyse et l'approbation d'ouvrages (ponts, barrages, quais, câbles d'électricité et gables afin d'assurer la sécurité du public et son droit à la navigation; incidents touchant les ouvrages visés par la LPEN.





Graphique 20 : Données sur le rendement et les ressources -  
Recherche et sauvetage

	Réelles	Prévues	Budget
	1981-82	1982-83	1983-84
Recherche et sauvetage			
Nombre d'interventions par la garde			
côtière			
Service auxiliaire canadien de sauvetage	5 601	5 040	4 540
maritime			
Nombre d'interventions par les unités			
du Service auxiliaire de la garde			
côtière	711	782	844
Sécurité nautique			
Nombre de cours de sécurité			
Nombre de participants aux cours de	1 181	1 200	1 200
sécurité			
Services de soutien			
Heures-navires requises (exception faite			
des bateaux de sauvetage gonflables)	251 856	275 000	275 000
Heures-hélicoptères requises	743	750	750
Cout de fonctionnement total	31 626	38 255	43 420
(en milliers de dollars)			

**Sécurité nautique:** La garde côtière dirige un vaste programme de sécurité nautique destiné à réduire le nombre d'accidents touchant des petites embarcations; le coût de ce programme a été estimé à 2,3 \$ millions pour 1983-84. Les fonds servent à produire des films sur la sécurité nautique, des émissions et des messages publicitaires télévisés et à publier des livres d'information, comme le Guide de sécurité nautique.

Le graphique 20 contient d'autres statistiques concernant cette activité.

Année	Effectif	Navires	Nombre d'interventions
1979	719	316	326
1980	937	418	753
1981	1126	492	711
1982	1158	564	782
1983	1500	625	844

**Graphique 19: Effectif, navires et charge de travail des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime**

La garde côtière projette de faire passer l'effectif du Service auxiliaire à 1 500 en 1983-84 afin d'améliorer les mesures d'intervention en réponse à des incidents de détresse en mer.

de ses activités de sauvetage depuis 1979. Le coût annuel de ce programme s'élève à 1,2 \$ million. Les unités du Service auxiliaire sont indemnisées des frais de carburant et d'assurance qu'elles engagent au cours des incidents de recherche et sauvetage. Ces frais s'élèvent à environ 129 000 \$ et comprennent les frais approuvés de formation et de déplacement des membres d'équipage.

Graphique 18 : Dépenses de l'activité par article  
(en milliers de dollars)

	Budget	Prévues	Réelles
	1983-84	1982-83	1981-82
Personnel	26 967	45	24 187
Fonctionnement	16 453	27	14 068
Capital	16 670	27	21 767
Subventions et contributions	379	1	379
	60 469	100	60 401
		100	39 824
			100

## Description

Cette activité comprend la responsabilité de la Garde côtière canadienne d'assurer des services de recherche et sauvetage en mer en collaboration avec le ministère de la Défense nationale; l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme de sécurité nautique destiné à sensibiliser le public aux mesures de sécurité à bord des petites embarcations. La Garde côtière encourage le public à participer aux opérations de sauvetage par l'entremise du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime qui a un effectif national de 1 158 membres.

## Données sur le rendement et justification des ressources

Pour répondre aux quelque 5 000 à 6 000 incidents qui se produisent chaque année, la Garde côtière canadienne participe à l'exploitation des centres de coordination du sauvetage situés à Halifax (Nouvelle-Écosse), Trenton (Ontario) et Victoria (Colombie-Britannique) et assure le fonctionnement des sous-centres de sauvetage maritime situés à St. John's (Terre-Neuve) et Québec. À partir de ces centres, qui fonctionnent 24 heures par jour et 7 jours par semaine, 41 navires de R et S, dont 14 grosseau et les capacités varient, et trois aéronefs sont dirigés vers le lieu d'un incident ou d'un appel de détresse, au moyen des systèmes de communication fournis par les services de télécommunications et d'électronique. Les navires sont toujours en disponibilité et doivent se mettre en route vers le lieu d'un incident dans les trente minutes qui suivent la réception d'un appel de détresse. De plus, durant les mois d'été, des étudiants ont à leur disposition 28 bateaux de sauvetage gonflables et participent aux opérations de sauvetage. Il faudra dépenser 10 \$ millions en 1983-84 pour doter la flotte de R et S de quatre nouvelles vedettes de 21 mètres de classe 400. Ces navires seront affectés aux régions de Queen Charlotte, St. John's, Bella Bella et Meaford.

**Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime :** Les ressources de sauvetage de la Garde côtière sont complétées par des navires appartenant à des unités bénévoles du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. Le graphique 19 montre la croissance de cette organisation et

# D. Recherche et sauvetage en mer

## Objectif

Veiller à l'exploitation efficace d'installations et de services de recherche et sauvetage en mer afin de prévenir les accidents mortels et les blessures et accroître la participation bénévoles aux programmes existants des secteurs public et privé destinés à promouvoir la sécurité nautique pour réduire la charge de travail des services de Recherche et sauvetage de la Garde côtière.

Les projets particuliers pour 1983-84 comprennent:

- la mise en service de quatre vedettes de 21 mètres de classe 400, au coût total de 12,3 \$ millions (voir page 3-29);

- l'accroissement de l'effectif du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime dans le but de parvenir à un total de 1 500 membres en 1983-84 (voir graphique 19 page 3-30).

## Résumé des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité "Recherche et sauvetage en mer" représentent environ 10 % des dépenses totales du Programme des transports par eau de 1983-84 et 11 % du total des années-personnes. Ces dépenses sont consacrées principalement aux opérations de la flotte.

Graphique 17: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes de l'activité

	Budget	A-P	\$	Prévues	A-P	\$	Différence
	1983-84	1982-83					
Recherche et sauvetage	60 469	765	60 401	743	68	22	

L'écart de 22 années-personnes provient du plan de R et S approuvé pour 1982-83 et est attribuable aux besoins d'équipages pour les nouveaux navires qui seront mis en service en 1983-84.



Les données concernant l'exploitation et les finances du N.M. Arctic et de la Compagnie de navigation Canarctic Limited sont présentées au graphique 16.

Graphique 16: Données sur les finances et l'exploitation de la Compagnie de navigation Canarctic Limited

	1979	1980	1981	1982	1983
Transport maritime dans l'Arctique					
Nombre de voyages	5	4	5	5	5
- N.M. Arctic					
- Affrètements	2	1	-	-	3
Tonnes de marchandises transportées (en milliers de tonnes)	170	120	133	134	219
Bilan					
Recettes (en milliers de dollars)	4 912	6 011	4 711	6 697	9 558
Dépenses (en milliers de dollars)	8 921	9 252	9 384	9 795	12 610
Subventions de l'état (en milliers de dollars)	4 009	3 241	4 673	3 098	3 052



Graphique 14: Brise-glaces par secteur et puissance à l'arbre

Nom du bâtiment	Port d'attache	Puissance à l'arbre
Louis S. St-Laurent	Dartmouth	24 000
John A. MacDonald	"	15 000
Labrador	"	10 000
Sir John Franklin	St. John's	13 600
Pierre Radisson	Québec	13 600
Des Groseilliers	"	13 600
Normal McLeod Rogers	"	12 000

Graphique 15: Données sur le rendement et les ressources - Déglacage, Arctique et autres services maritimes

Budget	Prévues	Réelles
1983-84	1982-83	1981-82

Escorte des navires	2 768	2 768	2 535
Navires-milles d'escorte	14 500	14 500	11 097
Ouvertures de ports	155	155	205
Ravitaillement de l'Arctique	51 860	51 860	51 854
Tonnes de marchandises livrées			
Prévention des inondations			
Jours de déglacage sur le			
fluve Saint-Laurent pour la			
prévention des inondations	145	145	157
Services de soutien au moyen			
de navires et d'aéronefs			
Navires-heures requis	45 870	45 870	40 701
Aéronefs-heures requis	17 775	17 775	17 497
Navires-heures fournis aux organismes			
ne faisant pas partie de la			
garde côtière*	13 000	13 000	12 196
Aéronefs-heures fournis aux organismes			
ne faisant pas partie de la			
côtière	2 875	2 875	2 434
Cout de fonctionnement total	82 358	79 053	61 886

\*NGCC John Cabot - Navire câblé

Compagnie de navigation Canarctic Limitée: Aux termes d'une entente conclue par les actionnaires le 15 décembre 1975, le gouvernement fédéral s'engage à combler le déficit d'exploitation de la Compagnie de navigation Canarctic Limitée. Le gouvernement pourra modifier sa participation à l'entreprise à la fin des cinq premières années de l'entente, c'est-à-dire en juin 1983, et tous les deux ans par la suite. Il en coûterait environ 27 \$ millions au gouvernement pour mettre fin à l'entente en 1983.

3-26 (Programme des transports par eau)

Par l'entremise de la Compagnie de navigation Canarctic limitée (51 % des actions détenues par l'Etat et 49 % par North Water Navigation Ltd.), le gouvernement exploite le N.M. Arctic, un vraquier expérimental de deuxième classe arctique, en vue d'accroître la compétence du Canada dans le domaine de la technologie des cargo-brise-glaces et de démontrer la possibilité de prolonger la saison de navigation dans l'Arctique. La Compagnie de navigation Canarctic limitée s'est engagée à transporter l'entière production de la mine Nanisivik au moyen du N.M. Arctic durant l'été. En coentreprise avec Federal Commerce and Navigation, la compagnie a aussi passé un contrat avec Cominco pour transporter 75 % de la production de la mine Polaris située sur l'île Little Cornwallis. Le NM Arctic servira aussi de laboratoire pour l'étude de la conception des navires et de l'état des glaces dans les régions arctiques; les résultats de ces études seront fournis aux compagnies canadiennes de construction navale et de transport maritime.

## Données sur le rendement et justification des ressources

**Déglaçage:** L'achat et l'installation de nouveaux radars aéroportés à balayage latéral visent à améliorer les services de reconnaissance des glaces. Les services aériens de reconnaissance des glaces sont obtenus par contrat et gérés par le ministère de l'Environnement. Les coûts totaux du radar aéroporté à balayage latéral s'élèvent à 2,7 \$ millions dont 2,1 \$ millions seront dépensés en 1983-84.

Les besoins de transport dans le Nord continuent à croître, ce qui fait augmenter la demande de services de la Garde côtière. En 1983-84, une structure organisationnelle sera établie en vue de créer une région de l'Arctique. Les travaux actuels de planification sont basés sur les prévisions de l'industrie concernant les mouvements de marchandises depuis l'inlet Bridgport en 1986 et les mouvements de pétrole brut depuis la mer de Beaufort en 1987.

Comme le montre le graphique 14, la Garde côtière utilise sept brise-glaces pour répondre aux besoins de déglaçage. Cette flotte est complétée par des navires baliseurs qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Aux fins de la reconnaissance des glaces, le Ministère affrète deux aéronefs par l'intermédiaire du ministère de l'Environnement, au coût annuel de 13 \$ millions. Ces aéronefs couvrent une étendue de quelque 6 millions de miles carrés. Les données sur le rendement figurent au graphique 15.

3-24 (Programme des transports par eau)

Cette activité comprend le parrainage de projets de recherche et développement dans l'Arctique canadien, conformément au mandat du Ministère. Transports Canada assure la coordination de ce programme auquel participent Pêches et Océans Canada et Environnement Canada.

L'activité "Déglacage, Arctique et autres services maritimes" comprend l'escorte des navires dans les glaces sur la côte atlantique et dans le golfe Saint-Laurent durant les mois d'hiver et dans l'Arctique durant l'été; l'ouverture de certains ports pour faciliter l'entrée des navires; la surveillance de certaines eaux pour informer l'industrie du transport maritime de l'état des glaces; le déglacage du fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal pour prévenir les inondations; le soutien des activités d'ouverture et de fermeture de la Voie maritime et la mise en disponibilité de brise-glaces pour lutter contre la formation d'embâcles; la coordination et l'exécution de la mission annuelle de ravitaillement des postes de l'Arctique; et la prestation de services maritimes à d'autres ministères et organismes, comme l'exploitation du NgCC John Cabot qui est utilisée pour poser des câbles.

### Description

	Budget	Prévues	Réelles
	1983-84	1982-83	1981-82
Personnel	36 810	35 413	28 588
Fonctionnement	52 552	52 700	39 650
Capital	18 220	14 850	43 738
	107 582	102 963	111 976
Coût brut du programme	100	100	100
Recettes (à valoir sur le crédit)	(6 409)	(6 040)	(10 699)
	101 173	96 923	101 277
Dépenses nettes	100	100	100

Graphique 13: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

L'augmentation de 4 millions est attribuable à divers nouveaux projets d'équipement dont les coûts s'élèvent à 3,4 millions et à l'inflation. Les coûts de la mission annuelle de ravitaillement de l'Arctique sont récupérés auprès du secteur privé et d'autres ministères du gouvernement. Ces fonds sont à nouveau versés au programme (6,4 \$ millions).

# C. Déglaçage, Arctique et autres services maritimes

## Objectif

Veiller à l'utilisation efficace des brise-glaces, des hélicoptères et des autres installations et services afin d'assurer le passage sûr et rapide des navires dans les glaces et de prévenir les inondations causées par les embâcles sur le fleuve Saint-Laurent et dans d'autres régions et pour soutenir certaines activités ne relevant pas de la Garde côtière ainsi que les opérations de ravitaillement maritime des installations gouvernementales, des compagnies privées et des communautés situées dans l'Arctique.

Les projets découlant de ces objectifs comprennent:

- o la construction d'un flot artificiel sur le lac Saint-Pierre pour la prévention des inondations au coût total de 1,3 \$ million, dont environ 0,8 \$ million seront dépenses en 1983-84 (voir page 3-61);
- o l'achat d'un radar aéroporté à balayage latéral pour le programme de reconnaissance des glaces, au coût de 2,7 \$ millions, dont 2,1 \$ millions seront dépenses en 1983-84 (voir page 3-25);
- o l'exécution des travaux préalables à la création d'une direction de l'Arctique au sein de l'organisation de la Garde côtière canadienne (voir page 3-25);
- o l'élaboration, en fonction des résultats des travaux de recherche et développement dans l'Arctique, de règlements appropriés visant la protection de l'environnement et la mise en place des installations et services nécessaires pour assurer la navigation à longueur d'année avant la fin de la décennie (voir page 3-25).

## Résumé des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité représentent environ 17 % des dépenses totales du Programme des transports par eau de 1983-84 et 16 % du total des années-personnes.

## Graphique 12: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes de l'activité

	Budget 1983-84 \$ A-P	Prévues 1982-83 \$ A-P	Différence \$ A-P
Déglaçage (dépenses de la flotte)	100 578 1 071	93 903 1 077	6 675 (6)
Recherche et développement dans l'Arctique	3 952 -	4 528 -	(576) -
Compagnie de navigation Canarcic limitée	3 052 -	4 532 -	(1 480) -
Coût brut du programme	107 582 1 071	102 963 1 077	4 619 (6)
Recettes (à valoir sur le crédit)	(6 409) -	(6 040) -	(369) -
Dépenses nettes	101 173 1 071	96 923 1 077	4 250 (6)



Graphique 11: Données sur le rendement et les ressources -  
Systèmes de gestion du trafic maritime

Budget	Prévues	Réelles	
1983-84	1982-83	1981-82	
Mouvements des navires	420 000	408 118	411 289
Heures de GTM	133 456	133 456	148 614
Messages transmis	1 235 775	1 123 432	1 021 302
Avis aux navires publiés	14 852	13 502	12 275
Autorisation de navigation accordée dans le cadre du système ECAREG	29 330	26 663	24 239
Difficultés décelées par le biais du système ECAREG	286	260	249
Cout de fonctionnement total (en milliers de dollars)	36 150	35 397	30 824

**Télécommunications et Electronique:** Ce service est chargé d'exploiter un réseau de stations radio côtières 24 heures par jour, 7 jours par semaine, dans tout le pays. Sa principale fonction est d'assurer des services de communication de sécurité aux navires commerciaux et à la flotte gouvernementale civile, ainsi qu'un service radio de correspondance publique. Environ un million de messages de correspondance publique sont diffusés chaque année. La direction assume la responsabilité de l'entretien du matériel utilisé pour les communications et la gestion du trafic maritime.

En 1979-80 on a entrepris un important projet visant à assurer un service de radiotéléphone VHF allant jusqu'à 40 milles de la côte et dont la couverture serait efficace à 98 % le long de la côte Ouest du Canada. Le projet, dont le coût total s'élève à 6,8 \$ millions, devrait être terminé en 1983-84; les dépenses devraient alors s'élever à 2 \$ millions.

En 1983-84 débutera un projet visant à remplacer le matériel de contrôle de communication suranné utilisé dans les stations radio côtières. Ce projet s'échelonnera sur les quatre prochaines années et son coût total estimatif s'élève à 5,8 \$ millions. En 1983-84, les dépenses dans le cadre de ce projet s'élèveront à 775 000 \$.

Pour améliorer la sécurité des navires de pêche et de l'exploration au large des côtes, il est nécessaire d'étendre le réseau VHF/FM de Terre-Neuve. Pour ce faire, on élargira la couverture des appels de détresse et des messages météorologiques. Le coût total du projet s'élève à 2,4 \$ millions, dont 0,7 \$ million seront dépensés en 1983-84.

**Télécommunications et Électronique:** Ce service est chargé de l'élaboration, de la conception, de la mise en oeuvre et de l'exploitation d'un réseau de communication qui respecte la Convention sur la sécurité de la vie humaine en mer (SOLAS). Ses activités comprennent la diffusion de messages de sécurité et un service de communication de correspondance publique, l'élaboration, la conception, l'entretien et la réparation de matériel utilisé à cette fin ainsi que du matériel utilisé pour la gestion du trafic maritime.

## Données sur le rendement et justification des ressources

**Gestion du trafic maritime:** Les centres de gestion du trafic maritime sont stratégiquement situés aux endroits indiqués sur le graphique 57 à la page 3-75 de la section II. Chaque centre fonctionne 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Cette activité comprend l'exploitation du système de direction du trafic de l'Est du Canada (ECAREG) et du système de gestion du trafic de l'Arctique (NORDREG). Le système ECAREG fonctionne à longueur d'année; il s'agit d'un système de rapport obligatoire en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le système NORDREG est un système de rapport facultatif qui fonctionne seulement pendant la saison de navigation dans l'Arctique. Le principal objectif de ces systèmes est d'assurer la sécurité et de diffuser des renseignements sur l'état des glaces. Leur objectif secondaire est de veiller à ce que les navires qui entrent dans les eaux canadiennes respectent les règlements canadiens. Le personnel est composé de 339 employés chargés d'offrir aide et conseils aux navires qui entrent dans les zones contrôlées. Il y a eu environ 400 000 mouvements de navires en 1981-82.

Afin d'assurer la couverture radar du bassin Bedford dans le port de Halifax, il est nécessaire de démanteler le centre de gestion du trafic maritime de Halifax, situé à Chédabouctou, et de l'installer dans le bassin Bedford. Le coût estimatif de ce projet s'élève à 3,8 \$ millions, dont 1,9 \$ million seront dépensés en 1983-84.

Deux projets principaux seront réalisés en 1983-84 dans le cadre d'un programme pluriannuel visant à étendre la couverture sur la côte Ouest. Un système de GTM non radar sera mis en oeuvre dans la région de Prince-Rupert pour diriger le trafic qui a augmenté dans ce secteur en raison du développement portuaire. Les coûts prévus pour la construction s'élèvent à 2,7 \$ millions et les coûts de fonctionnement ultérieurs à 640 000 \$ par an; il faudra aussi prévoir 16 années-personnes par année. Il est également nécessaire de mettre sur pied un sous-système radar de GTM qui sera installé au Second Goulet dans le port de Vancouver. Les coûts supplémentaires de fonctionnement de ce projet sont évalués à 332 000 \$ par an et il faudra prévoir 8 années-personnes par année.

Le rendement est fondé sur la disponibilité à 99,5 % des systèmes de gestion du trafic maritime. Dans le passé, on a constaté que cet objectif est habituellement atteint. Les données statistiques sont indiquées au graphique 11.



Les principaux facteurs qui justifient l'augmentation d'environ 8,2\$ millions sont les suivants: une augmentation du programme d'investissements, les coûts d'exploitation des nouvelles installations, une augmentation des années-personnes de la gestion du trafic maritime pour les nouveaux centres de GTM à Prince-Rupert et au Second Goulet, à Vancouver. Toutes les recettes sont produites par la récupération des coûts des services offerts aux autres organismes gouvernementaux. Il y a également récupération des coûts des services de messages radio offerts au secteur privé (1,6 \$ million); cette somme est versée directement au Fonds du revenu consolidé et ne peut être utilisée dans le cadre de l'activité.

**Graphique 10: Dépenses de l'activité par article**  
(en milliers de dollars)

	Budget 1983-84	Prévues 1982-83	Réelles 1981-82
	\$	\$	\$
	%	%	%
Personnel	38 454	47	34 765
Fonctionnement	28 905	35	26 020
Capital	14 800	18	13 210
Coût brut du programme	82 159	100	73 995
Recettes (à valoir sur le crédit)	(390)	-	(464)
Dépenses nettes	81 769	100	73 531

**Description**

L'activité "Systèmes et services de gestion du trafic maritime" assure le fonctionnement des réseaux de gestion du trafic maritime et de communications de sécurité et de correspondance publique par le biais des stations radio et des services d'information de la Garde côtière qui diffusent des "avis à la navigation" et des bulletins sur l'état des glaces. Cette activité comprend les sous-activités suivantes:

**Gestion du trafic maritime:**

Ce service est chargé de déterminer les besoins en matière de systèmes de gestion du trafic maritime. Il est également chargé de la programmation et du fonctionnement de ces systèmes ainsi que du contrôle du trafic maritime pour assurer la sécurité des navires qui se déplacent dans les zones critiques. Pour ce faire, la GTM offre des avis à la navigation et de l'aide aux navires dans les zones de trafic maritime.

## B. Systèmes et services de gestion du trafic maritime

### Objectif

Veiller à l'exploitation et à l'entretien efficaces des installations de gestion du trafic maritime, d'un réseau de stations radio côtières et d'autres réseaux de communications et d'information pour faciliter le mouvement sûr et rapide des navires dans les eaux canadiennes et les eaux adjacentes.

Les projets particuliers pour 1983-84 consistent, entre autres:

- à étendre le service de radiotéléphone VHF sur la côte Ouest au coût de 6,8 \$ millions, dont 2 \$ millions seront nécessaires en 1983-84 (voir page 3-22);

- à réaménager le centre de gestion du trafic maritime de Halifax au coût estimatif de 3,8 \$ millions, dont 1,9 \$ million seront nécessaires en 1983-84 (voir page 3-21);

- à remplacer le matériel des stations radio côtières au coût total de 5,8 \$ millions dont 0,8 \$ million seront dépensés en 1983-84 (voir page 3-22);

- à étendre le réseau VHF de Terre-Neuve au coût total de 2,4 \$ millions, dont 0,7 \$ million seront requis en 1983-84 (voir page 3-22);

- à étendre le réseau de gestion du trafic maritime de la côte de la Colombie-Britannique au coût total de 2,7 \$ millions et de 24 années-personnes; environ 2 \$ millions seront requis en 1983-84 (voir page 3-21).

### Résumé des ressources

L'activité "Systèmes et services de gestion du trafic maritime" représente environ 14 % des dépenses totales et 16 % des années-personnes du Programme des transports par eau.

### Graphique 9: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes de l'activité

	Budget	Prévisions	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Gestion du trafic maritime	41 723	498	37 503	487	4 220	11	-
Télécommunications et électronique	40 436	521	36 492	521	3 944	-	-
Coût brut du programme	82 159	1 019	73 995	1 008	8 164	11	-
Recettes (à valoir sur le crédit)	(390)	-	(464)	-	74	-	-
Dépenses nettes	81 769	1 019	73 531	1 008	8 238	11	-

(Systèmes et services de gestion du trafic maritime) 3-19

**Télécommunications et Électronique:** Ce service assure le fonctionnement et l'entretien de 200 aides-radio (électroniques), comme des balises-radar et des balises ordinaires, et trois systèmes d'aides à la navigation électroniques à longue portée. Le coût estimatif pour 1983-84 s'élève à 9,2 \$ millions.

La garde côtière améliorera le Système d'aides à la navigation à longue portée (Loran 'C') en 1983-84 en établissant une station principale de transmission à Fox Harbour au Labrador. Les stations actuelles de Cap Race à Terre-Neuve et d'Anglissok au Groënland seront regroupées pour former la chaîne de la mer du Labrador. Cette chaîne reliera la couverture du Loran 'C' de la côte Est à celle de l'Atlantique nord et s'étendra jusqu'au 55/60<sup>e</sup> degré de latitude nord (voir graphique 56 à la page 3-74, Section III). La chaîne de la mer du Labrador devrait être mise en service en mars 1984. Les coûts de ce projet en 1983-84 s'élèvent à 3,9 \$ millions et le coût total du projet est d'environ 17 \$ millions.

Un indice de rendement du Système d'aides à la navigation à longue portée (Loran 'C') est sa disponibilité. Le niveau-cible de disponibilité est fixé à 99,7 %. Ce niveau a toujours été atteint jusqu'à maintenant.

Graphique 6: Données sur le rendement et les ressources - Aides à la navigation

Budget	Prévus	Réelles
1983-84	1982-83	1981-82
16 300	16 300	16 237
41 300	41 300	41 322
178 500	178 500	178 310
85 600	85 600	86 582
58 862	47 162	41 923
Coût de fonctionnement total (en milliers de dollars)		

**Sondage et dragage:** Le coût estimatif total de ce programme s'élève à 5,5 \$ millions. La charge de travail et les ressources sont indiquées au graphique 7. Le programme annuel de dragage figure au graphique 8.

Graphique 7: Données sur le rendement et les ressources - Sondage et dragage

Budget	Prévus	Réelles
1983-84	1982-83	1981-82
112	112	92
384 000	364 000	178 900
26 000	23 040	29 090
5 532	4 170	3 274
Coût de fonctionnement total (en milliers de dollars) excluant les coûts de la flotte		

Graphique 8: Zones et coûts des opérations de dragage (en milliers de dollars)

Budget	Prévus	Réelles
1983-84	1982-83	1981-82
2 120	2 000	1 436
165	210	126
58	55	385
64	90	
477	358	
441	8	
9		
3 334	3 127	1 947
Traverse Nord		
Cap Santé		
Saguenay		
Port de Montréal		
Cap-a-la-Roche		
Montreal-Grandines		
Mouillage Batiscan		
Lac Saint-Pierre		
Traverse aux Raisins		
Coûts de publication		



**Télécommunications et électronique:** Ce service est chargé de l'élaboration, de l'entretien et du fonctionnement quotidien des aides radio à la navigation, comme le système d'aides à la navigation à longue portée (Loran 'C').

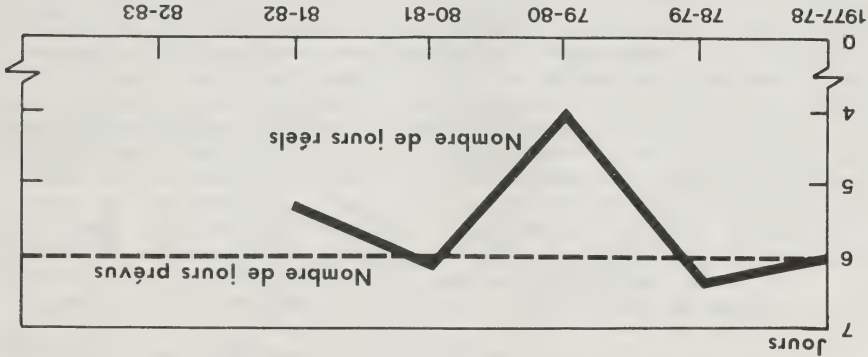
**Opérations de la flotte:** Ce service est chargé d'offrir, d'exploiter et d'entretenir les navires et les aéronefs de la Garde côtière pour appuyer l'activité "Aides à la navigation."

### Données sur le rendement et justification des ressources

**Aides à la navigation maritimes:** Afin d'exploiter un réseau d'aides à la navigation comprenant 8 665 aides flottantes (bouées) et 7 572 aides à terre, dont 223 phares principaux, la Garde côtière a établi onze bases principales et cinq bases secondaires au pays (voir graphique 55 à la page 3-73, section III). La Garde côtière installe, vérifie et entretient ces aides conformément aux règlements et aux normes. L'emplacement des aides est indiqué sur les "cartes de navigation", et l'emplacement et les caractéristiques des aides lumineuses sont donnés dans la "Liste des feux"; ces documents sont utilisés par les navires qui circulent dans les eaux canadiennes.

Un indice de rendement pour le programme des aides classiques est le temps moyen de réponse, c'est-à-dire la période moyenne pendant laquelle une aide classique ne peut pas être utilisée pour la navigation. Le graphique 6 montre le temps de réponse prévu et réel depuis 1978-79. Le matériel de ressources pour cette activité.

**Graphique 5: Nombre moyen de jours réels et de jours prévus pendant lesquels une aide classique n'était pas disponible**



Cette activité prévoit les fonds nécessaires pour exploiter et entretenir le canal Canso. À cet égard, les prévisions de coût pour 1983-84 s'élevaient à 825 000 \$. En moyenne, le canal est ouvert 280 à 295 jours par année, permettant le passage de quelque 2 600 navires.

Les recettes proviennent de la récupération des coûts des services offerts aux autres organismes gouvernementaux. Les services d'hélicoptère fournis au ministère des Pêches et Océans s'élèvent à 1,2 \$ million.

Graphique 4 : Dépenses de l'activité par article  
(en milliers de dollars)

	Budget	Prévues	Réelles
	1983-84	1982-83	1981-82
\$	%	\$	%
Personnel	86 559	36 77 750	43 70 017
Fonctionnement	59 645	25 47 919	26 42 379
Capital	94 134	39 55 184	31 21 741
Subventions et contributions	56	265	108
Coût brut du programme	240 394	100 181 118	100 134 245
Recettes (à valoir sur le crédit)	(1 501)	(1 389)	(1 046)
Dépenses nettes	238 893	100 179 729	100 133 199

## Description

Le service des Aides à la navigation exploite un système de navigation maritime au Canada qui répond aux normes internationales, détermine les besoins en matière d'aides fixes et flottantes dans les eaux canadiennes et exploite un réseau de radionavigation pour les navires en mer, qui respecte les normes et les règlements internationaux. Cette activité comprend les trois sous-activités suivantes:

**Aides et voies navigables:** Ce service est chargé de déterminer tous les besoins en matière d'aides maritimes et d'élaborer, installer, exploiter et entretenir les bouées, les aides à la navigation installées à terre, comme les phares et les feux d'alignement. Il doit également s'occuper du regroupement et de la diffusion des avis à la navigation et des "Avis aux navires", à l'aide des renseignements provenant des centres d'information et des stations radio des Systèmes et services de gestion du trafic maritime; ces publications ont pour objet d'informer les utilisateurs du réseau de navigation des déplacements ou des pannes des aides. Ce service est aussi chargé des activités de recherche et de développement qui se rapportent aux aides maritimes et à l'aménagement des chenaux. Il doit s'assurer que les dimensions des chenaux de navigation correspondent à la profondeur et à la largeur prévues et doit donc faire des sondages de profondeur et procéder au dragage si nécessaire. En vertu de contrats conclus avec le ministère des Travaux publics, celui-ci est chargé de la construction des installations de la Garde côtière.



## Section II

### Analyse par activité

#### A. Aides à la navigation

##### Objectifs

Elaborer, maintenir et assurer un service efficace d'aides à la navigation qui comprenne, entre autres, les aides classiques, les aides radio, les chenaux et les canaux pour faciliter la navigation sûre et efficace en eaux canadiennes.

Les projets particuliers pour 1983-84 comprennent:

- l'amélioration du service et l'achèvement de la chaîne de la mer du Labrador du Système d'aides à la navigation à longue portée (loran 'C'). Le coût total de ce programme s'élève à 17 \$ millions dont 3,9 \$ millions seront dépensés en 1983-84 (voir page 3-18).

##### Résumé des ressources

L'activité "Aides à la navigation" représente environ 39 % de l'ensemble des dépenses et 39 % du nombre total d'années-personnes du Programme des transports par eau pour 1983-84.

#### Graphique 3: Dépenses (en milliers de dollars) et années-personnes de l'activité

	Budget 1983-84		Prévis 1982-83		Différence	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Aides et voies navigables	85 194	1 262	68 689	1 244	16 505	18
Opérations de la flotte	141 749	1 162	98 299	1 121	43 450	41
Télécommunications et						
Électronique	13 451	158	14 130	143	(679)	15
Coût brut du programme	240 394	2 582	181 118	2 508	59 276	74
Recettes (à valoir sur le crédit)	(1 501)	--	(1 389)	--	(112)	--
Dépenses nettes	238 893	2 582	179 729	2 508	59 164	74

L'augmentation d'environ 59 \$ millions est attribuable au capital supplémentaire nécessaire dans le cadre du programme de remplacement de la flotte, au coût des années-personnes et à l'inflation.

#### 3-14 (Programme des transports par eau)

## 2. Initiatives

### Application de la Loi sur la Société canadienne des ports

La nouvelle loi sur la Société canadienne des ports permettra une plus grande représentation régionale dans l'administration des ports de la société. Le pouvoir de créer des sociétés de port locales qui jouiront d'une grande autonomie au chapitre de l'exploitation et de la gestion des ports, favorisera la réalisation des objectifs socio-économiques locaux. Les sociétés de port locales auront des pouvoirs délégués pour l'exploitation et la gestion de leurs installations, et la Société canadienne des ports établira des politiques et des lignes directrices nationales et s'assurera qu'elles sont appliquées de façon équitable pour tous les utilisateurs.

La loi permettra une transition graduelle de l'organisation actuelle d'un port à une nouvelle structure de société et les ports pourront ensuite devenir des sociétés autonomes à l'intérieur du cadre de la société de la Couronne. Les premières sociétés de port locales devraient être formées vers 1983-84.

### Plan d'investissement de la flotte (PIF)

Le Plan d'investissement de la flotte est un projet pluriannuel dont le but est de trouver une méthode rationnelle pour maintenir la capacité et la composition de la flotte à un niveau équivalent aux besoins de la

flotte.

Dans le cadre du Plan d'investissement de la flotte, on prévoit entreprendre en 1983-84 la construction de cinq navires, au coût estimatif de 242,3 \$ millions. Il s'agit de deux baïseurs lourds/brise-glaces légers (classe 110), nécessitant des dépenses de 23,9 \$ millions en 1983-84, de deux baïseurs moyens/brise-glaces légers (classe 1050), dépenses de 44,6 \$ millions en 1983-84, et d'un petit baïseur fluvial spécial (classe 700), dépenses de 1,7 \$ million en 1983-84.

### 3. Efficacité du Programme

Les différentes situations opérationnelles des composantes du secteur maritime empêchent de déterminer un indicateur général unique. Les mesures de rendement établies pour la plupart des activités sont présentées dans la section d'analyse des activités.

La navigation de plaisance et la pêche sportive sont deux autres activités maritimes qui touchent la demande en matière de services maritimes, surtout dans le domaine des communications, de la recherche et du sauvetage et des règlements. Ce genre de trafic maritime était en cause dans près des trois-cinquièmes de tous les incidents maritimes qui se sont produits de 1976 à 1980. Étant donné les augmentations relativement modérées des revenus personnels, la popularité de la navigation de plaisance, qui avait été observée au cours des quelques dernières années, continuera probablement, mais à un rythme beaucoup plus ralenti.

La pêche commerciale est une activité maritime importante au Canada. En 1980, plus de 43 000 navires de pêche étaient immatriculés au Canada, et plus de 70 % d'entre eux étaient exploités dans les provinces de l'Atlantique. Pendant la période allant de 1976 à 1980, plus du quart des incidents maritimes signalés ont mis en cause des navires de pêche. À la suite de l'extension de la zone de pêche jusqu'à 200 milles de la côte en 1978, la garde côtière a dû faire face à une plus forte demande de ses services. Le profil national de la flotte de pêche a également changé; un certain nombre de navires de pêche étrangers ont été graduellement remplacés par des navires canadiens. La rationalisation de l'activité de pêche et l'utilisation de navires plus efficaces devraient ralentir la croissance du trafic maritime dans ce domaine.

On a entrepris plusieurs projets d'exploration et d'expédition du pétrole et du gaz de l'Arctique canadien et de la côte Est. Dans l'Arctique, les régions qui font actuellement l'objet d'exploration intensive sont la mer de Beaufort et les îles de l'Arctique. Sur la côte Est, l'exploration côtière a lieu aux endroits suivants: Terre-Neuve (Hibernia), Nouvelle-Écosse (Île de Sable), Île-du-Prince-Édouard (golfe du Saint-Laurent) et le plateau continental du Labrador. Il est difficile de déterminer à quel moment les puits commenceront à produire, mais l'exploration entraine déjà une demande de services maritimes dans les domaines comme les communications, les mesures de prévention de la pollution, les installations portuaires et la recherche et le sauvetage. Cependant, on ne prévoit éprouver aucune difficulté à recevoir les navires en service au large des côtes.

Le volume de marchandises transportées sur la Voie maritime devrait augmenter graduellement avec la reprise économique. En raison de l'importance des cargoes hors mer du Canada au début de la saison de navigation de 1982, les problèmes auxquels la Voie maritime s'attendait à devoir faire face parce qu'elle prévoyait ne plus réussir à recevoir le volume de navires prévu, ne se produiront pas au cours de la présente décennie. De plus, l'Administration prévoit apporter des modifications opérationnelles et des améliorations mineures pour améliorer sa capacité.

Le Canada fait face aujourd'hui aux pires difficultés économiques depuis celles des années 1930. En 1982, le ministère des finances prévoit que le PNB réel diminuera de 4,4 % et que le taux de chômage se maintiendra à une moyenne de 10,9 %. Abstraction faite du marché de la main-d'œuvre, qui est toujours une source de préoccupation, il se peut que le pire soit passé: le taux d'inflation s'affaiblit, les taux d'intérêt diminuent et la situation commerciale du Canada est passablement bonne. On prévoit donc une reprise graduelle de l'économie en 1983.

Selon toutes les prévisions, il y aura une reprise modeste de la croissance du PNB réel à un taux moyen de 2,7 % au cours de la période de 1983 à 1985. On s'attend également à une croissance économique modeste chez les partenaires commerciaux du Canada, d'où une diminution possible des débouchés pour les exportations canadiennes. Le ralentissement des exportations accompagné d'une croissance assez modérée de la demande au pays devrait se traduire par une faible croissance des activités de transport maritime au Canada. La croissance devrait se concentrer dans les secteurs reliés directement aux ressources et dans les industries de soutien. Cela pourrait favoriser les provinces de l'Ouest qui sont riches en ressources et offrir de nouvelles possibilités aux provinces de l'Atlantique, où se fait l'exploration du pétrole et du gaz.

Outre l'intensification des activités de mise en valeur des ressources ces au large de la côte est et l'augmentation continue des expéditions à partir des ports de l'Ouest, le trafic maritime dans le reste du Canada pourrait rester stagnant ou augmenter de façon très modérée. Ainsi, les installations et les services actuels devraient, à quelques exceptions près, être en mesure de recevoir le trafic prévu. Cette situation permet de garder les dépenses réelles de fonctionnement à un niveau relativement stable, mais elle n'annule pas le besoin de dépenses en capital, car il faudra continuer de construire les nouvelles installations portuaires importantes et rénover ou remplacer les installations désuètes et détériorées.

En général, le volume de trafic devrait augmenter graduellement entre 1983 et 1985 pour atteindre quelque 380 millions de tonnes. Cependant, la croissance variera selon les régions. En raison de la demande des pays du Pacifique en matière de céréales et de potasse, la croissance du trafic dans les ports de l'Ouest sera forte, et il faudra faire appel à des installations portuaires supplémentaires ou renouvelées.





**Organigramme:** L'organigramme ne correspond pas à la structure des activités du Programme. Le graphique 2 illustre les relations et montre les fonds contrôlés par les divers chefs des composantes. Les ressources indiquées comprennent celles qui exigent l'affectation de crédits et celles des sociétés de la Couronne qui ne nécessitent aucun crédit annuel.

**Structure des activités:** Le Programme des transports par eau comprend onze activités dont quatre se rapportent à l'exploitation des sociétés de la Couronne. La colonne de gauche du graphique 2 en illustre la structure.

#### 4. Plan d'exécution du programme

- créer un environnement propice au développement, à la mise en place et à l'exploitation efficaces de toutes les composantes du réseau de transport maritime national;
- contribuer à la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral liés au développement socio-économique, sur le plan national, régional et urbain, et aux politiques industrielles, environnementales, énergétiques et autres;
- développer, mettre en place et exploiter efficacement, ou assurer l'exploitation efficace des installations et services maritimes essentiels au réseau de transport national et qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral;
- veiller à ce que le réseau de transport maritime national soit exploité de façon sûre;
- obtenir le meilleur rendement possible des ressources consacrées au programme des transports par eau;
- recouvrer les coûts d'exploitation des installations et services fournis pour répondre aux besoins de transport maritime;
- veiller à ce que les usagers du réseau de transport maritime national soient traités de façon équitable;
- veiller à ce que les Canadiens puissent avoir facilement accès au réseau de transport maritime national;
- veiller à ce que les politiques, règlements, directives et lignes directrices du gouvernement fédéral en matière de gestion du personnel, de gestion financière, de langues officielles, d'égalité des chances, de droits de la personne et dans d'autres domaines importants soient respectés dans toute l'Administration du transport maritime.

Ce rôle a ensuite été élargi en fonction des objectifs suivants:



et des programmes maritimes. De plus, il a la responsabilité de gérer toutes les activités d'exploitation, de développement et de réglementation du ministère à l'appui du transport par eau et du développement des ports du commerce maritime au Canada. Chacune des composantes de l'ACTM jouit d'une grande autonomie, mais est soumise à un contrôle central exercé par l'Administrateur dans les domaines suivants:

- l'élaboration des politiques;
- les décisions majeures concernant la répartition des ressources et les investissements;
- les décisions qui touchent plus d'une composante;
- la planification, la programmation, la budgétisation et les finances;
- les principaux systèmes d'information de gestion;
- la revue opérationnelle et l'évaluation du rendement.

## 2. Mandat statutaire

Les principales lois énonçant les responsabilités du gouvernement fédéral à l'égard des activités relatives aux voies et aux terminaux maritimes sont les suivantes: la Loi nationale sur les transports, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur la Société canadienne des ports, la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur les commissaires du havre de Toronto, la Loi sur les commissaires du havre de Hamilton, la Loi sur les ports et jetées de l'Etat, la Loi sur le transport des marchandises par eau et la Loi sur la discipline à bord des bâtiments de l'Etat.

## 3. Objectifs du programme

L'objectif fondamental de la Loi nationale sur les transports (1967) est d'assurer l'existence d'un réseau de transport économique, efficace et adéquat. Les ressources technologiques et les forces du marché servent à déterminer les tarifs, les niveaux de service et les autres aspects des liens entre les fournisseurs et les usagers des services de transport. C'est en fonction de ces principes généraux que le ministère des Transports établit son rôle et fixe ses objectifs. Les mêmes principes s'appliquent aux trois Administrations: l'Administration du transport aérien, l'Administration du transport maritime et l'Administration des transports de surface.

A son tour, l'Administration du transport maritime a établi des sous-objets, des stratégies et des programmes pour guider et regrouper ses diverses composantes. Le rôle de l'Administration du transport maritime à l'Intérieur de Transports Canada est le suivant:

- assurer le développement et l'exploitation d'un réseau de transport maritime à la fois sûr et efficace en vue de réaliser les objectifs du gouvernement et exploiter les diverses composantes de ce réseau.

## 3-8 (Programme des transports par eau)

C. Données de base	
1. Introduction	
● dépenses de fonctionnement et dépenses en capital engagées pour la construction et la réparation des ports, des jetées et d'autres ouvrages qui ont été transférées en 1982-83 du ministère des Travaux publics au ministère des Transports, de même que certains autres projets importants.	20,2 millions
● dépenses en capital plus élevées, principalement en raison du début de la construction de cinq nouveaux navires et de la relance des projets de construction d'édifices dans les bases.	40,9 millions
● mise en service des nouvelles installations de contrôle du trafic maritime; application des nouvelles normes d'armement en hommes des navires de la Garde côtière et charge de travail accrue.	7,6 millions
● augmentation de six pour cent des traitements, des salaires, des avantages offerts aux employés et du coût d'autres biens et services.	29,3 millions
● réduction des dépenses de fonctionnement en raison du désarmement du brise-glaces D'IBERVILLE de la GCC.	(3,7) millions
● réduction des paiements versés à la Société canadienne des ports, les Administrations de pilotage, et les ports Jacques-Cartier et Champlain.	(36,8) millions

L'Administration canadienne du transport maritime (ACTM) comprend le bureau de l'Administrateur (AMA), la Garde côtière canadienne (GCC), la Société canadienne des ports (SCP), la direction des Ports et havres, les neuf Commissions de port (Port Alborni, Nanaimo, North Fraser, Fraser River, Lakehead, Windsor, Hamilton, Oshawa et Toronto), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, la Corporation du Pont international de la voie maritime limitée, les quatre Administrations de pilotage (Atlantique, Grands lacs, Laurentides et Pacifique), le bureau de l'Administrateur adjoint - Politique et Planification et la Compagnie de navigation Canarctic limitée.

L'Administration canadienne du transport maritime est l'organisme chargé de coordonner la gestion de toutes les activités relatives aux voies et aux terminaux maritimes, lesquelles sont régies par quatorze lois fédérales énonçant les responsabilités du gouvernement fédéral.

L'Administrateur veille à l'élaboration et à l'application des politiques

# B. Résumé financier par activité

Graphique 1 : Résumé financier par activité (en milliers de dollars)

Référence  
à la  
page

Budget  
1983-84  
Prévu  
1982-83  
Différence

Budgetaire			
Programme du ministère	238 893	179 729	59 164
Aides à la navigation			
Systèmes et services de			
gestion du trafic maritime	81 769	73 531	8 238
Déglaçage, Arctique et			
autres services maritimes	101 173	96 923	4 250
Recherche et sauvetage en mer	60 469	60 401	68
Réglements	31 965	28 995	2 970
Quais publics et havres	50 931	41 203	9 728
Direction et administration	44 289	34 406	9 883
609 489 515 188 94 301			
Sociétés de la Couronne			
Ports principaux	27 577	56 114	(28 537)
Ponts	3 396	4 205	(809)
Canaux	-	-	-
Services de pilotage	430	721	(291)
31 403 61 040 (29 637)			
640 892 576 228 64 664			
Non budgétaire			
Ports principaux	4 909	12 109	(7 200)
645 801 588 337 57 464			
Années-personnes autorisées			
	6 688	6 561	127

Les dépenses prévues pour 1983-84, qui sont financées par une affectation de crédits, s'élèvent à 645,8 \$ millions, alors que les prévisions s'élevaient à 588,3 \$ millions en 1982-83. Les principaux postes responsables de l'augmentation de 57,5 \$ millions (9,7 %) sont les suivants:

3-6 (Programme des transports par eau)

A. Points saillants

Le Programme des transports par eau a établi les objectifs suivants pour l'année budgétaire 1983-84:

- Achiver la mise en place du système de navigation radio à longue portée (Loran C) sur la côte est du Canada en élargissant sa couverture à 55-60 degrés de latitude nord; (voir page 3-18)
- Étendre le service de communication radio à très haute fréquence (VHF) aux eaux côtières de Terre-Neuve; (voir page 3-22)
- Élargir la couverture du système de gestion du trafic maritime (GTM) sur la côte de la Colombie-Britannique; (voir page 3-21)
- Accroître les responsabilités de la Garde côtière relativement à la prestation de services de soutien dans l'Arctique et de gestion du trafic maritime; (voir page 3-25)
- Achiver le plan quinquennal de mise en place d'établissements d'enseignement des fonctions d'urgence en mer (FUM) au Canada; (voir page 3-32)
- Entreprendre la construction de cinq nouveaux navires; (voir page 3-13)
- Mettre en application les dispositions de la Loi sur la Société canadienne des ports en apportant des changements fondamentaux à la structure et à l'organisation; (voir page 3-12)
- Tirer un bénéfice net de 52\$ millions de l'exploitation des quinze ports et éleveurs de la Société canadienne des ports; (voir page 3-45)
- Entreprendre la construction de terminaux de grain et de charbon sur l'Île Ridley, projets confiés à la Société canadienne des ports; (voir page 3-45)
- Entreprendre la réfection de la base de la Garde côtière à Prescott et du hangar d'hélicoptère à Prince Rupert; (voir page 3-40)
- Accroître de 6% la capacité du canal Welland sur la voie maritime du Saint-Laurent au cours des cinq prochaines années; (voir page 3-50)
- Hausser au besoin les pages de la voie maritime du Saint-Laurent; (voir page 3-51)
- Examiner les options de financement des ponts Jacques-Cartier et Champlain (voir page 3-47).



Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation budgétaire

Le ministère des Transports demande l'autorisation de dépenser 645,801,000 \$ pour administrer le Programme des transports par eau au cours de l'exercice financier 1983-84. Ce montant comprend 4,909,000 \$ en dépenses non budgétaires qui représentent les avances versées à la Société canadienne des ports pour répondre à ses besoins de capital et 26,653,000 \$ qui, en vertu des autorisations statutaires existantes, pourront être versés aux régimes de prestations des employés.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS		1983-1984	1982-1983	Différence	
		\$	\$	\$	\$
budgétaire					
Crédit 10-Transports par eau-dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au budget, contributions, paiement des dépenses réservées faites à l'égard de marins canadiens en détresse aux termes de l'article 306 de la Loi sur la marine marchande du Canada, autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande et d'autres gouvernements, et autorisation de dépenser les recettes de l'année.					
Crédit 15-Transports par eau-dépenses en capital, y compris les paiements aux provinces ou aux municipalités à titre de contributions à l'égard des travaux de construction exécutés par ces organismes, à l'égard de l'année.					
Crédit 20-Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, à la demande ou ministère, à affecter au paiement de l'année civile 1983.					
Crédit 25-Paiement à la Compagnie de navigation Canartic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'exécédent des dépenses sur les recettes de la Compagnie pour l'année civile 1983.					
Crédit 30-Paiement à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée à affecter au paiement de l'exécédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'intérêt sur les avances, de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal).					
Crédit 35-Paiement à la Société canadienne des Ports concernant:					
(a) les améliorations apportées à l'écluseur à grain du port de Halifax (Nouvelle-Ecosse);					
(h) une partie des coûts de construction d'un terminal à conteneurs au port de Halifax, (Nouvel-Écosse);					
(c) les dépenses faites soit par la société, ou au nom ou conjointement avec d'autres, en vue de la construction de quais ou de murs de soutènement le long du Saint-Laurent dans le port de Québec;					
(d) la construction d'une infrastructure pour les installations de manutention des grains dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique); et					
(e) la construction d'une infrastructure pour les installations de manutention du charbon dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique).					
Statutaire-Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés....					
Crédit non requis en 1983-1984					
Paiement à la Commission du port de Hamilton en vue de contribuer aux coûts entraînés par la rénovation des jetées 12 et 13 dans le port de Hamilton.....					
Non-budgétaire					
Crédit 140-Prêts à la Société canadienne des Ports, sous réserve des dispositions de l'article 25 de la Loi sur la Société canadienne des ports, afin de couvrir les dépenses en capital applicables à l'année civile 1983.					
Total du Programme.....					

3-4 (Programme des transports par eau)

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

<b>Section I</b>	
<b>Aperçu du Programme</b>	
A.	Points saillants
B.	Résumé financier par activité
C.	Données de base
1.	Introduction
2.	Mandat statutaire
3.	Objectifs du Programme
4.	Plan d'exécution du Programme
D.	Perspective de planification
1.	Contexte
2.	Initiatives
3.	Efficacité du Programme
3-13	
3-13	
3-11	
3-11	
3-9	
3-8	
3-8	
3-7	
3-7	
3-6	
3-5	

<b>Section II</b>	
<b>Analyse par activité</b>	
A.	Aides à la navigation
B.	Systèmes et services de gestion du trafic maritime
C.	Dégelagage, Arctique et autres services maritimes
D.	Recherche et sauvetage en mer
E.	Règlements
F.	Quais publics et havres
G.	Direction et administration
H.	Ports principaux
I.	Ponts
J.	Canaux
K.	Services de pilotage
3-14	
3-19	
3-23	
3-28	
3-32	
3-36	
3-40	
3-42	
3-47	
3-49	
3-52	

**Section III**  
**Renseignements supplémentaires**

A.	Analyse par article de dépense
1.	Dépenses de fonctionnement
2.	Dépenses en personnel
3.	Dépenses en capital
4.	Subventions et contributions
B.	Analyse des coûts
C.	Analyse des recettes
D.	Prêts
E.	Flotte de la Garde côtière canadienne
F.	Emplacement des bases, ports principaux et installations
1.	Bases principales et secondaires de la Garde côtière canadienne
2.	Couverture du Système d'aides à la navigation de longue portée (Loran C)
3.	Centres de gestion du trafic maritime
4.	Ports et éleveurs de la Société canadienne des ports
5.	Profil du système de la voie maritime du Saint-Laurent
3-55	
3-55	
3-56	
3-58	
3-65	
3-66	
3-67	
3-68	
3-70	
3-73	
3-73	
3-74	
3-75	
3-75	
3-76	









C. Renseignements supplémentaires

1. Fonds renouvelable des magasins

Graphique 20: Bilan d'utilisation du fonds renouvelable des magasins (en milliers de dollars)

Exercice financier	Solde d'ouverture	Dépenses	Recettes	Solde de fermeture
1979-80	24 600	13 600	12 800	25 400
1980-81	25 400	15 000	13 000	27 400
1981-82	27 400	15 400	13 500	29 300
1982-83	29 300	17 600	14 900	32 000
1983-84	32 000	19 400	16 300	35 100

(Renseignements supplémentaires) 2-35

## B. Analyse des coûts

### Coût net du Programme

Le Budget 1983-1984 du Programme de l'Administration Centrale englobe seulement les dépenses que l'on prévoit imputer sur les crédits votés ou statutaires du Ministère. En établissant les coûts réels de fonctionnement du Programme de l'Administration Centrale ont doit tenir compte de certains autres postes de dépenses et des recettes.

Graphique 19: Coût net du Programme par activité pour 1983-1984  
(en milliers de dollars)

Coût net des dépenses	Autres dépenses	Coûts à ajouter	Coût total	Moins les recettes	Total des coûts nets	Total 1982-83
-----------------------	-----------------	-----------------	------------	--------------------	----------------------	---------------

Direction et coordination	11 160	-	11 160	-	11 160	9 512
Planification, recherche et développement	25 711	-	25 711	-	25 711	24 915
Services administratifs et communs	61 807	7 823	69 630	3 090	66 540	47 058
Formation en transport	35 217	-	35 217	2 738	32 479	30 131
	133 895	7 823	141 718	5 828	135 890	111 616

Les rajustements apportés aux dépenses de fonctionnement estimatives pour obtenir le coût global net comprennent: le coût des locaux fournis gratuitement par Travaux publics, le coût des autres services fournis gratuitement par d'autres ministères ainsi que toutes les recettes produites par le Programme.

### 3. Dépenses en capital

Comme le montre le graphique 17 le Programme de l'Administration Centrale n'a que deux secteurs qui nécessitent des dépenses en capital.

Graphique 17: Grands projets d'immobilisations  
(en milliers de dollars)

Coût estimatif	Dépenses	Prévisions	Besoins
total définitif	prévues	1983-84	des
Budget	jusqu'au	années	futures
précédent	31 mars 1983		
Budget			
actuel			

Administration et Services Communs

Équipement pour TED

10 559

300

10 259

-

Formation en transport

Institut de formation de

Transports Canada

Équipement électronique

d'entraînement maritime

Stimulateurs pour spécialistes

de l'information de vol

Collège de la Garde côtière

canadienne

Construction d'installations

Installations de

conditionnement physique

Construction d'un hangar

à bateaux et d'un

atelier d'usinage

### 4. Subventions et contributions

Seule l'activité Administration et Services communs prévoit une subvention en 1983-84. Les dépenses des années précédentes pour les subventions et contributions étaient faites sous l'Activité de planification, recherche et développement.

Graphique 18: Subventions et contributions (en milliers de \$)

Projet	Budget	Prévues	Réelles
1983-1984	1982-1983	1981-1982	

Comité de la semaine nationale des transports

20

20

20

Années précédentes

1 147

1 001

1 167

1 021

(Renseignements supplémentaires) 2-33



Graphique 16 (suite): Traitements annuels moyens par catégorie

	1983-1984	1982-1983	1981-1982
A-P	Traitement	A-P Traitement	A-P Traitement*
	moyen	moyen	moyen
Soutien des sciences sociales	18	26 663	16 27 157
Soutien technologique et scientifique	6	24 009	6 23 350
Inspection technique	10	39 919	5 18 116
Autres	3	25 550	5 26 817
Soutien administratif	371	20 040	401 18 383
Commis aux écritures et aux règlements	52	23 242	55 22 278
Traitement mécanique des données	8	17 526	4 17 089
Mécanographie	147	19 901	160 19 013
Secrétariat, sténographie, et dactylo-	26	23 426	28 21 822
Exploitation hommes de métier	31	19 008	29 16 418
Manoeuvres et services divers	2	27 666	2 26 222
navires	7		2 19 538
Personnel exempt	5		7
Personnel des Caraïbes			

\* au 31 mars 1981

2-32 (Programme de l'administration centrale)

Graphique 16: Traitements annuels moyens par catégorie

	1983-1984			1982-1983			1981-1982		
	A-P Traitements			A-P Traitements			A-P Traitements*		
	moyen			moyen			moyen		
Haute direction	58	59	841	28	57	503	29	49	267
Scientifique et professionnelle	40	45	817	43	47	436	46	40	641
Economique, sociologie et statistique	30	41	377	31	39	203	28	33	305
Enseignement	39	49	237	22	45	855	28	40	039
Génie et arpentage	10	32	360	10	32	217	10	27	991
Bibliothéconomie	-	-	-	2	38	070	3	31	738
Catégorie administrative et du service extérieur	277	35	430	240	34	466	237	27	084
Service administratif	76	35	789	79	34	750	80	26	447
d'ordinateurs	55	39	423	80	35	124	80	29	059
Services d'information	47	39	428	42	37	208	40	29	655
Organisation et méthodes	31	39	308	32	39	616	33	32	073
Administration du personnel	99	37	432	103	35	701	121	28	903
Administration des programmes	36	44	296	36	39	320	39	30	898
Achat et approvisionnement	30	36	560	34	34	676	29	27	637
Autres	4	19	607	1	22	628	-	18	235
Technique	55	47	541	45	46	264	33	36	169
Contrôle de la circulation aérienne	18	27	338	19	28	207	19	23	967
Dessins et illustrations	77	37	074	74	33	952	71	28	462
Electronique	13	33	207	12	31	960	11	24	888
Techniciens divers	23	30	422	18	30	035	14	23	841
Radiotélégraphie	33	39	338	34	40	939	32	31	104
Officiers de navire									

\* au 31 mars 1981

(Renseignements supplémentaires) 2-31

Graphique 15: Besoins en années-personnes par Activité

	Budget 1983-1984	Prévus 1982-1983	Réel 1981-1982
Direction et coordination	167	177	153
Planification, recherche et développement	132	137	121
Services administratifs et communs	1 007	1 009	949
Formation en transport	431	432	406
	1 737	1 755	1 629

1. Dépenses de fonctionnement			
Subventions, contributions et autres paiements de transfert	20	1 167	1 021
Dépenses totales	133 895	113 110	91 549
Revenus	(5 828)	(7 222)	(6 605)
	128 067	105 888	84 944

Pour l'exercice de 1983-1984, il est prévu que les dépenses brutes de fonctionnement se chiffreront à 115,9 millions de dollars, c'est-à-dire, 10,1 millions de dollars ou 10 % de plus que les prévisions de 1982-1983. Ce chiffre représente 88 % du total du budget principal du Programme de l'Administration Centrale.

**Graphique 14: Frais de fonctionnement en dollars courants pour les exercices 1981-1982 à 1983-1984 (en milliers de dollars)**

Dollars courants			
Coût du personnel	Autres coûts	Total des coûts de fonctionnement	Différence en %
Dépenses réelles en 1981-82	51 612	34 292	85 904
Prévisions de 1982-83	60 736	43 907	104 643
Budget 1983-1984	64 957	50 915	115 872
			11

## 2. Dépenses du personnel

Le graphique 15 représente une ventilation du nombre d'années-personnes par activité et le graphique 16 montre les années-personnes et les traitements annuels par catégorie pour l'ensemble du Programme.

Section III  
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

Les dépenses du Programme de l'Administration Centrale sont exposées par article au Graphique 13. Ces chiffres ne comprennent pas les dépenses de 3,1 millions de dollars du fonds renouvelable des magasins.

Graphique 13: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget	Prévisions	Réelles
1983-1984	1982-1983	1981-1982

Personnel	57 484	53 954	44 823
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des employés	7 473	6 782	6 789
Biens et services			
Transports et communications	6 670	5 688	4 489
Information	1 389	1 225	797
Marchés en matière de recherche et de développement	18 865	17 448	12 970
Marchés en matière de formation	5 235	4 753	4 214
Autres services			
professionnels et spéciaux	8 921	7 341	4 742
Location	3 326	1 445	1 369
Achat de services de réparation et d'entretien	1 321	1 216	1 016
Services publics, fournitures et approvisionnements	5 136	4 748	4 674
Toutes autres dépenses	52	43	21
Total des frais de fonctionnement	115 872	104 643	85 904
Capital			
Construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages	4 970	6 100	2 978
Construction et acquisition de machines et de matériel	13 033	1 200	1 646
Total du budget en capital	18 003	7 300	4 624

2-28 (Programme de l'administration centrale)



La plus grande partie des ressources de cette activité sont consacrées aux traitements et salaires (graphique 12, page 2-26). Les dépenses en capital sont pour l'achat d'équipement aux fins de formation et la construction d'installations au Collège de la Garde côtière canadienne.

En 1982-1983, la Direction générale de la formation a offert 507 cours à approximativement 6 200 personnes, soit 145 000 jours de formation dont plus de 80 % dans le domaine technique. Bien que cela indique une augmentation de 15 % par rapport à l'année précédente à cause de l'introduction d'un nouveau programme à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, la clientèle devrait se stabiliser entre 6 200 et 6 600 personnes par année au cours des 5 prochaines années.

L'Administration du transport maritime manque d'officiers qualifiés pour les navires de la Garde côtière. Pour répondre à cette demande, le Collège de la Garde côtière a augmenté le nombre de ses élèves de 84 à 112 en septembre 1981. En 1983-1984, le personnel du Collège établira des cours qu'il dispensera à environ 120 élèves de façon à répondre à la demande annuelle de 55 officiers qualifiés. L'objectif visé est de répondre à 50 % de la demande.

Les nouveaux programmes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne de l'IFTC ont été prolongés de 150 %; ils se concentreront davantage sur les activités de simulation et d'évaluation. La prolongation du cours et l'augmentation prévue du nombre d'élèves se traduiront par une augmentation du nombre total des jours de formation de 20 400 annuellement à environ 45 000. Le nombre maximum annuel d'élèves admis à l'IFTC est de 200; compte tenu des échecs et de la formation en cours d'emploi, cela représente 100 contrôleurs qualifiés (80 contrôleurs qualifiés pour le Canada et 20 pour l'Arabie Saoudite). Le système de formation doit fonctionner à pleine capacité jusqu'en avril 1985, époque à laquelle les besoins domestiques de formation diminueront légèrement.

Dans le secteur de la formation en télécommunication et en électronique, l'IFTC qui, en 1979-1980 était en mesure de répondre à 100 % de la demande en formation technique, n'a pu répondre qu'à 65 % en 1982-1983. D'après un processus strict d'identification des besoins, l'Institut devra offrir 725 semaines de cours en 1983-1984. De même, une augmentation de 54 % du nombre de spécialistes d'information de vol (FSS) au cours des quatre prochaines années exigera la formation d'un minimum de 40 nouveaux étudiants par année qui devront terminer avec succès la formation FSS.

En ce qui concerne la formation pour les superviseurs et gestionnaires, l'objectif est de former 700 superviseurs et 350 cadres intermédiaires annuellement.

Pour 1983-1984, l'Institut de formation de Transports Canada a Cornwall en Ontario a besoin de 1,2 million de dollars pour l'expansion du stimulateur d'information de vol. Le Collège de la Garde côtière projette de construire un atelier de mécanique maritime et un hangar à bateaux entre 1983-1985 à un coût total estimatif de 5,8 millions de dollars.

(Formation en transport) 2-27



Graphique 12: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget 1983-1984	Prévues 1982-1983	Réelles 1981-1982
	\$	\$	\$
	%	%	%
Exploitation	16 675	15 848	12 746
Personnel	51	53	55
Services professionnels et	16	16	19
spéciaux	5 341	4 847	4 253
Autres	5 497	5 174	4 539
Capital	7 704	7 000	4 208
Recettes	(2 738)	(2 738)	(2 698)
	32 479	30 131	23 048
	100	100	100

Les recettes réalisées au titre de cette activité proviennent du recouvrement des frais pour les cours de perfectionnement des cadres offerts par le Centre de formation en gestion, des frais d'hébergement et de repas des participants aux cours à l'Institut de formation de Transports Canada et de la location des installations de la Fonction publique au Collège de la Garde côtière. L'Institut de formation de Transports Canada offre des cours de formation aux autres ministères du gouvernement fédéral sur une base de recouvrement partiel des frais d'hébergement.

## Description et justification des ressources

L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) à Cornwall en Ontario offre toute une gamme de cours de formation de base et de technologie avancée de durées diverses à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des techniciens et ingénieurs en électronique, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes d'information de vol. Cet Institut offre également des cours de gestion des transports à l'intention des cadres moyens et supérieurs de même que des cours de formation en technologie et en gestion des transports pour les cadres supérieurs et moyens. Les cours offerts par le Ministère et les autres organismes gouvernementaux de même que les conférences qui se tiennent à Cornwall sont, pour ainsi dire, les principales activités de l'Institut. L'IFTC offre environ 138 000 jours de formation annuellement. Tant les hommes que les femmes reçoivent leur formation d'officier au Collège de la Garde côtière canadienne de Sydney (Nouvelle-Écosse). Des cours sont offerts à chaque élève-officier en français ou en anglais dans l'une des deux disciplines de navigation ou de mécanique maritime. Après trois ans de formation, qui comprend le service en mer, les élèves deviennent soit officiers de pont, soit officiers de mécanique de la Flotte. Le Collège offre environ 22 000 jours de formation annuellement.

# Résumé des ressources

Approximativement 26 % du total des dépenses brutes et 25 % des années-personnes du Programme de l'Administration Centrale sont affectées à l'activité de Formation en transport.

Graphique 11: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget 1983-84	Prévues 1982-83	Différence	
	\$	\$	A-P	A-P
Directeur général - Formation	165	163	3	2
Formation-coordination et contrôle	1 013	1 075	20	(62)
Priorités et systèmes de formation	399	242	6	157
Institut de formation de Transports Canada	21 869	301	20 211	305
Collège de la Garde côtière - Cornwall (Ontario)	11 771	101	11 178	98
canadienne - Sydney (N.-E)	35 217	431	32 869	432
Moins les recettes	(2 738)	(2 738)	-	-
	32 479	431	30 131	432
			2 348	(1)

(Formation en transport) 2-25

## D. Formation en Transport

### Objectifs

Coordonner les activités de formation et de perfectionnement pour l'ensemble du Ministère; répondre aux besoins de formation et de perfectionnement opérationnels à l'intérieur du système de transport; diriger l'élaboration des cours de langue; encourager l'élaboration de programmes de formation et d'enseignement liés au transport au Ministère, dans d'autres ministères gouvernementaux, dans les gouvernements provinciaux, les maisons d'enseignement et dans le secteur privé.

Les objectifs particuliers sont:

- assurer la formation d'un nombre suffisant de contrôleurs débutants de la circulation aérienne pour permettre d'en accréditer 80 par année à un coût d'environ 3 969 000 \$;
- dans le domaine des télécommunications et de l'électronique, d'équipements nouveaux, de nouvelles technologies et à la demande de cours dans les deux langues officielles;
- accroître d'au moins 40 par année le nombre des spécialistes d'information de vol qui recevront une formation.

En 1981-1982, le niveau d'autorisation pour ce fonds renouvelable a été accru à 35,7 millions de dollars et demeurera à ce niveau pour 1983-1984. Le coût réel des achats, à l'exclusion des frais généraux, est récupéré auprès des utilisateurs.

Le fonds renouvelable des magasins relève du Sous-ministre adjoint des finances et donc de l'activité des Services administratifs et communs. Le graphique 20 sur la page 2-35 offre plus de détails sur le Fonds, grâce à un bilan de fonctionnement pour les années 1979-1980 à 1983-1984.

En 1983-1984 la mise au point du Système de gestion des stocks (SGS) sera complétée et, pour la première fois, il sera possible de gérer les stocks de tout le Ministère. Fondé sur quelque 200 000 articles individuels d'une valeur estimative de 60 à 70 millions de dollars, le SIG permettra de réaliser des économies de l'ordre de 6,6 millions de dollars sur les pièces de rechange critiques et sur celles qui doivent être gardées durant toute la durée de vie de l'équipement dont elles font partie ou en cas de besoin et quelque 2,1 millions de dollars par année sur l'élément actif des stocks. Au cours de l'exercice, 250 000 \$ devront être consacrés à la mise au point et 750 000 \$ aux frais de fonctionnement.

Toutes les fonctions de cette Activité sont contrôlées depuis l'Administration centrale à Ottawa, mais il existe des bureaux régionaux pour les Affaires publiques et le fonctionnement des magasins.

Un peu plus de la moitié des dépenses de cette Activité sont imputables sur les coûts du personnel. Des dépenses en capital sont nécessaires pour améliorer les installations centrales de traitement électronique des données.

Graphique 10: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

	Budget 1983-1984	Prévisions 1982-1983	Réelles 1981-1982
	\$	\$	\$
	%	%	%
Fonctionnement	35 029	32 721	29 047
Personnel	57	75	74
Services professionnels et spéciaux	6 679	5 986	3 681
Autres	9 820	6 787	6 384
Capital	10 259	300	291
Subventions	20	20	20
Recettes	(3 090)	(4 484)	(3 907)
Fonds renouvelable des magasins	3 100	2 000	4 046
	61 817	43 330	39 562

## Description et justification des ressources

Cette activité comprend les secteurs qui donnent des directives à tout le Ministère en matière de finances, personnel et administration et qui assurent la coordination et donnent des conseils en matières juridique, des relations publiques, de diffusion de l'information et d'évaluation et revue des programmes.

Ces services comprennent la gestion des documents, l'acheminement du courrier, les services des locaux, de publication, de bibliothèque, de traitement électronique des données et de conception des systèmes, de vérification, d'amélioration de gestion, de gestion du matériel et des marches.

Transports Canada possède approximativement un milliard de dollars de biens matériels d'usage courant, à l'exclusion des biens immobiliers, bases sur le prix d'achat initial. Il s'agit d'aéronefs, de navires, de systèmes de télécommunication et d'électronique, de véhicules, d'équipements mobiles, d'équipements généraux et de meubles. La nécessité de tenir des stocks de pièces de rechange pour ces équipements et de répondre aux autres besoins matériels a entraîné la création du fonds renouvelable des magasins de Transports Canada.



# Résumé des ressources

Cette activité représente environ 47 % du total des dépenses brutes de 1983-1984 et 58 % des années-personnes du Programme de l'Administration Centrale.

Graphique 9 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et en années-personnes

	Budget 1983-1984		Prévisions 1982-1983		Différence	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Affaires publiques	3 953	69	3 750	70	203	(1)
Soutien juridique et dossiers de l'immobilier	953	34	882	33	71	1
Services financiers	6 081	125	7 398	140	(1,317)	(15)
Services généraux et administratifs	7 852	217	7 493	217	359	-
Services du matériel et des marchés	3 744	70	4 283	82	(539)	(12)
Services informatiques et systèmes de gestion	24 898	173	8 979	151	15 919	22
Services du personnel	10 898	255	10 029	252	869	3
Revue	3 428	64	3 000	64	428	-
Fonds renouvelable des magasins*	3 100	-	2 000	-	1 100	-
Recettes	(3 090)	-	(4 484)	-	1 394	-
	64 907	1 007	47 814	1 009	17 093	(2)
	61 817	1 007	43 330	1 009	18 487	(2)

\* Comprend des déboursés cumulatifs de caisse de 19,4 millions de dollars et des recettes de 16,3 millions de dollars. Selon le système de comptabilité d'exercice, cela représente des dépenses de 81 millions de dollars et des recettes de 70,5 millions de dollars; voir la page 2-35 de la section III pour plus de détails.

Les recettes proviennent de la prestation des services de traitement électronique des données assurée par la Direction des communications et de l'informatique. Cette unité assure aux Programmes d'exploitation un service de traitement des données dont le coût est entièrement récupéré.



## C. Administration et services communs

### Objectifs

Assurer au Ministère les services de personnel, financiers, administratifs, juridiques, des affaires publiques et de revue.

Pour atteindre ces objectifs, nous devons en 1983-1984:

- mettre au point des systèmes et services financiers intégrés dont le coût se chiffre à 1,8 million de dollars en 1983-1984;
- terminer la mise au point et débiter la mise en place du Système d'enregistrement des biens matériels, du Système de gestion des stocks et du Système de gestion de la flotte à un coût de 1 million de dollars en 1983-1984, pour l'élaboration et à un coût périodique de 750 000 \$ au titre de la tenue à jour;
- mettre au point le Système d'information de gestion du personnel et le Système automatisé de paye et congés; et
- améliorer le Système central de traitement électronique des données et mettre en place un système informatique régional dont le coût d'équipement se chiffrera à 10,5 millions de dollars en 1983-1984 et qui entraînera des dépenses périodiques de 2,6 millions de dollars à partir de 1984-1985.

## La Direction générale de la planification énergétique a pour

mission:

- d'assurer et de contrôler l'évaluation des tendances de l'offre et de la demande de l'énergie et de leurs répercussions sur le système de transport au Canada;
- de mettre au point les stratégies et plans nécessaires pour permettre à l'ensemble du système de transport de s'ajuster aux changements prévus dans le secteur de l'énergie;
- de déterminer l'apport du Ministère aux politiques et plans énergétiques nationaux;
- de formuler les politiques du Ministère en matière d'énergie et d'en contrôler l'application.

Les activités de R et D pour l'énergie sont bien intégrées à celles des autres ministères par le truchement du comité interministériel. Ces travaux continuent de fournir un apport technique essentiel à l'élaboration des politiques, de la réglementation et des programmes en vue de favoriser l'économie et l'utilisation prochaine des combustibles rechange dans les transports et aussi de permettre le transport sûr, efficace et en temps utile des ressources off-shore. En 1983-1984, on insistera davantage sur:

- les normes d'économie de carburant des automobiles;
- l'introduction du propane, du gaz naturel comprimé et de l'alcool pour les moteurs d'automobiles;
- la mise au point prochaine d'un système de navigation pour la Côte est et l'Arctique;
- la commercialisation des résultats de la R et D.

Des dépenses totales au titre de l'énergie, 94 % sont consacrées aux projets de recherche et de développement et 6 % au titre du personnel de gestion des projets.

24 % des coûts de l'Activité sont des coûts de personnel. Les dépenses pour services professionnels et techniques sont pour les contrats de recherche et de développement.

## Description et justification des ressources

Cinq directions générales remplissent le mandat de cette activité.

### La Direction générale de l'analyse économique coordonne

l'élaboration de données essentielles sur l'énergie et le transport et l'établissement des prévisions, simulations et analyses macro-économiques sur le transport. Elle est chargée:

- d'élaborer des modèles et données justificatives de la demande de l'énergie dans le transport;
- d'élaborer des modèles de la demande du transport aux fins d'analyse des politiques;
- d'entreprendre toute une gamme d'analyses des politiques du transport en ce qui concerne l'utilisation des ressources humaines, la productivité, la demande future au Canada dans le secteur du transport des passagers et des marchandises, les besoins en capital et l'efficacité de l'énergie.

### La Direction générale de la politique stratégique examine les

principes et politiques à long terme du transport et formule des recommandations à cet égard. Elle est responsable de l'orientation de la planification des ressources et des politiques économiques, de réglementation, d'établissement des prix et de récupération des frais. Elle contribue également à assurer une formation et une recherche universitaire adéquates dans le domaine du transport, grâce aux octrois qu'elle accorde au département de recherche des universités et aux centres régionaux du transport sous forme de bourses aux étudiants.

### La Direction générale de la planification des systèmes doit

déterminer et évaluer les grandes tendances du transport multimodal et entreprendre des analyses sur les différents éléments des systèmes de transport nationaux et régionaux.

### La Direction générale de la recherche et du développement doit

surveiller et influencer l'élaboration des politiques touchant la technologie du transport au Canada, veiller à la planification et au contrôle des activités de recherche et de développement du transport (R et DT) et en assurer l'évaluation.

# Résumé des ressources

Environ 19 % du total des dépenses brutes de 1983-1984 et 7 % des années-personnes affectées au Programme de l'Administration Centrale sont consacrées à cette activité.

Graphique 7 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et en années-personnes

	Budget 1983-1984	Prévues 1982-1983	Différence
	\$	\$	A-P
Planification stratégique	3 966	5 231	63
Recherche dans le secteur	21 745	19 684	74
du transport	11	(1 265)	2 061
	25 711	24 915	137
	(5)	796	(16)

Environ 51 % des fonds affectés à la recherche et au développement dans le secteur du transport sont consacrés à l'énergie.

Graphique 8 : Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

	Budget 1983-1984	Prévues 1982-1983	Réelles 1981-1982
	\$	\$	\$
Fonctionnement	6 187	5 652	4 771
Personnel	24	23	25
Services professionnels	18 859	17 495	12 950
et spéciaux	665	621	635
Autres	-	-	40
Capital	-	-	-
Subventions et contributions	-	1 147	985
	25 711	24 915	19 381
	100	100	100

## B. Planification, recherche et développement

### Objectifs

Donner des conseils généraux sur l'orientation stratégique et les priorités en fonction desquelles les Programmes devront établir leurs plans de travail; élaborer les politiques stratégiques liées aux éléments du transport multimodal; dresser des plans de systèmes multimodaux relativement au mouvement du trafic et donner conseils et assistance sur les plans de systèmes présentés par les Programmes opérationnels et aider les planificateurs à formuler ces plans; coordonner, formuler et mettre en oeuvre les politiques et programmes de recherche et de développement du Ministère, du fédéral et ceux que le gouvernement met en oeuvre avec le concours des universités et du secteur privé; établir les objectifs, les stratégies et les programmes énergétiques du transport.

L'année 1983-1984 verra la continuation des grands projets suivants:

- études, essais en laboratoire et sur le terrain de nouvelles technologies liées au Programme du transport maritime, pour la mise au point de meilleurs systèmes de gestion du trafic maritime et de la détection des glaces ainsi que pour la conception des brise-glace requis pour la Côte est et l'Arctique au coût de 3 millions de dollars;

- études et essais sur le terrain relatifs à l'évaluation et la mise au point de technologies d'avenir pour l'électrification des chemins de fer canadiens, en participant au projet "Tumbler Ridge" de BC rail en C.-B. au coût de 500 000 \$;

- dans le cadre du programme de recherche et développement (R et D) de l'énergie, décrit dans la présentation d'énergie, Mines et Ressources, des travaux de R et D destinés à améliorer les rendements énergétiques ainsi que favoriser la commercialisation des combustibles de rechange dans les transports, au coût de 6,5 millions de dollars.



Le Groupe de la coordination est également chargé de la mise en vigueur de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses qui a été proclamée en novembre 1980, en ce qui concerne la juridiction fédérale. Il doit également élaborer et évaluer les règlements et les normes, assurer la formation des inspecteurs, leur faire passer leurs examens et faire exécuter les inspections prescrites.

Comme le montre le graphique 6, environ 63 % des dépenses de cette activité sont consacrées au personnel. Les dépenses de services professionnels et spéciaux sont divisées en parties presque égales entre les services de sécurité et le transport des matières dangereuses. Les ressources reliées à ce dernier comprennent la mise au point d'un système d'information de gestion, de normes ainsi que de programmes de formation et d'inspection.



Graphique 6 : Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

	Budget 1983-1984	Prévués 1982-1983	Réelles 1981-1982
	\$	\$	\$
	%	%	%
Fonctionnement:			
Personnel	7 066	6 746	5 048
Services professionnels et	63	71	72
spéciaux	2 025	1 704	1 042
Autres	2 029	1 062	808
Capital	40	-	85
Subventions et contributions	-	-	16
	11 160	9 512	6 999
	100	100	100

Cette activité prévoit le financement du Cabinet du Ministre, des bureaux du Sous-ministre et du Sous-ministre adjoint principal de même que de la fonction de sécurité du Ministère.

**Groupe de la coordination:** Toute question qui n'est pas liée à un mode particulier de transport est du ressort de ce groupe qui donne avis et conseils sur les questions immédiates ou intéressant les Sociétés de la Couronne relevant du ministre des Transports; il conseille le Ministre sur les appels interjetés contre les décisions de la Commission canadienne des transports et sur les pétitions adressées au gouverneur en conseil. Ce groupe est également chargé d'assurer la coordination des relations extérieures de Transports Canada avec d'autres gouvernements, d'autres paliers de gouvernement, d'autres organismes et avec les représentants du secteur privé qui s'intéressent au transport. Il doit assurer des services de secrétariat relativement aux échanges avec le Cabinet et les organismes centraux et à la correspondance de la haute direction. Le groupe doit également assurer la coordination et donner des avis sur la protection de la vie privée, l'accès à l'information, les droits de la personne, le transport des handicapés et le gazoduc de l'Alaska.

A. Direction et coordination

Objectifs

Assurer l'orientation du Ministère; coordonner ses politiques de même que ses relations gouvernementales, industrielles et internationales; assurer un service de secrétariat relativement aux échanges avec le Cabinet et les organismes centraux; assurer des services nationaux d'inspection, d'éducation et d'urgence en cas d'accidents dans le domaine des marchandises dangereuses.

Les principales initiatives pour 1983-1984 sont liées à l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, à savoir:

- l'inspection annuelle d'environ 19 256 points de fabrication et d'expédition de marchandises dangereuses, et de fabrication de conteneurs pour marchandises dangereuses, ce qui nécessitera 1 443 000 \$ et 11 années-personnes;
- la formation de 100 inspecteurs gouvernementaux, à un coût de un million de dollars et 4 années-personnes.

Résumé des ressources

Environ 8 % du total des dépenses brutes et 10 % du total des années-personnes du Programme de l'Administration Centrale de 1983-1984 sont consacrés à cette activité.

Graphique 5: Dépenses de l'Activité (en milliers de \$) et en années-personnes

	Budget 1983-1984	Prévus 1982-1983	Différence
	\$	A-P	\$
	A-P		A-P
Cabinet du Ministre et bureau	1 690	39	1 20
du Sous-ministre			
Bureau du sous-ministre			
adjoint principal	1 243	15	144
Groupe de la coordination	8 227	113	1 384
	11 160	167	1 648
	9 512	177	
			(10)
			(11)

(Direction et coordination) 2-13

**Traitement électronique des données:** En 1983-1984, plusieurs systèmes seront mis en oeuvre en vue d'améliorer la gestion des ressources accordées à Transports Canada dont:

- des systèmes financiers qui accordent actuellement une place importante à un système de classification uniforme des comptes, à l'échange de bandes magnétiques, aux comptes à recevoir et à une base de données sur les opérations pour les Régions. Grâce à ces systèmes, nous serons mieux en mesure de recouvrer les frais déterminés au moyen de meilleurs systèmes d'établissement de coûts, de percevoir plus rapidement les comptes à recevoir, de mieux gérer la caisse et d'exercer un contrôle plus rigoureux sur les biens du Ministère;
- des systèmes de gestion du matériel, notamment le Système de gestion des stocks (SGS) qui assureront la gestion des stocks de l'ensemble du Ministère, réduisant ainsi les augmentations futures des stocks;
- les systèmes informatisés pour répondre aux besoins d'information de la direction du Ministère.

**Transport des marchandises dangereuses:** La mise en vigueur en 1983-1984 d'une législation sur le transport des marchandises dangereuses modifiera sensiblement les activités de ce secteur. On verra par exemple:

- la mise sur pied d'une équipe d'inspecteurs qui seront appelés, avec le temps, à effectuer environ 150 000 inspections par année. On prévoit en 1983-1984 à peu près 89 000 inspections;
- une augmentation de 30 % du nombre d'inspecteurs du gouvernement qui recevront la formation nécessaire;
- l'achèvement des travaux de rédaction et de révision des normes et règlements se dégageant de la Loi.

Ces activités comportent trois avantages à long terme: d'abord, une information valable se dégagera de la détermination des problèmes potentiels cernés par les inspecteurs, la présence d'une équipe dynamique rassurera le public et finalement, le processus d'inspection augmentera la conformité aux règlements. Plus on respectera les règlements, moins il y aura d'accidents liés au transport des marchandises dangereux et les conséquences de bon nombre des accidents qui se produiront quand même seront moins graves. Le rendement de ces activités se mesurera par la réduction des coûts des accidents (y compris le nombre de décès, d'hospitalisations et les frais entraînés par les mesures d'évacuation et d'urgence).

**Activité de formation:** L'acquisition de nouvelles ressources par l'Administration de l'Air accroîtra la demande auprès de l'Institut de formation de Transports Canada. Les nouvelles ressources seront affectées:

- à la formation dans le domaine des services de la circulation aérienne où un programme de formation de plus longue durée est prévu ainsi qu'une augmentation du nombre d'élèves et le transfert de la formation de base des Régions à l'IFTC; le nombre de jours de formation passera donc à l'IFTC de 20 400 à 45 000; et
- à la formation des spécialistes d'information de vol (FSS); au moins 40 élèves par année doivent recevoir une formation et terminer avec succès toute la formation FSS en vue d'une augmentation prévue de 54 % de l'effectif de l'exploitation au cours des 4 prochaines années.

## D. Perspective de planification

### 1. Contexte

Ce programme vise les secteurs ayant une incidence sur l'ensemble du système national de transport, les plus importants étant ceux qui sont liés à l'économie, étant donné que la demande pour les services de transport est fonction de l'activité économique globale.

Il est prévu qu'au cours des quelques prochaines années le taux de croissance de l'économie et du revenu des particuliers sera peu élevé, que le prix de l'énergie continuera de s'acheminer vers les niveaux mondiaux et que les taux d'intérêt continueront d'être supérieurs à la moyenne des deux dernières décennies. Pour le secteur du transport cela veut dire :

- une demande inférieure à la moyenne pour l'ensemble des services de transport;

- une croissance continue de la demande des services de transport des marchandises par les industries de transformation des ressources naturelles, particulièrement pour les modes ferroviaires et maritimes dans l'Ouest du Canada;

- l'escalade continue des prix de l'énergie qui entraînera l'augmentation des coûts réels du transport de tous les modes et vraisemblablement, ceux des services de transport; et

- des prix plus élevés pour les modes de transport public.

Ce programme servira donc de plus en plus de cadre à d'importantes initiatives qui, s'inscrivant dans les politiques de développement économique, permettront au gouvernement fédéral de s'acquitter de ses responsabilités qui sont d'assurer et d'exploiter les services essentiels du système de transport. On accordera aussi plus d'importance aux activités de R et D pour tenter de résoudre les problèmes d'une société en évolution, à la formation du personnel du Ministère en prévision des exigences des années 80 et, finalement, au fonctionnement efficace du Ministère.

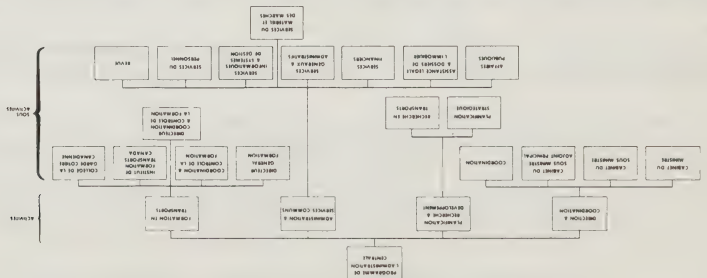
### 2. Initiatives

Il existe trois secteurs du Programme de l'Administration Centrale dont la modification ou l'expansion exigeront une somme importante de ressources supplémentaires.



**Structure des activités:** Le Programme de l'Administration Centrale consiste en quatre activités et 19 sous-activités comme l'illustre le graphique 3.

### Graphique 3: Structure de l'activité



#### Graphique 4 : Ressources par organisation et activité

Activités	Total de l'activité
SM adjoint 1 Coordination	
SM adjoint Planification stratégique	
SM adjoint Personnel	
SM adjoint 2 Finances	

[illegible]

Notes: 1 Comprend les dépenses du cabinet du Ministre, des bureaux du Sous-ministre et du Sous-ministre adjoint principal. 2 Comprend les dépenses aux chapitres des affaires publiques, du contentieux, de la revue, des finances ainsi que d'autres fonctions administratives.

(Aperçu du Programme) 2-9



## C. Données de base

### 1. Introduction

Le Programme de l'Administration Centrale assure aux trois Programmes de l'exploitation des directives, des conseils en matière de politique, de même que des services communs et de coordination. L'élaboration et quelquefois la mise en oeuvre des programmes de recherche et de développement, notamment dans le secteur de l'énergie, ressortent également de ce Programme, tout comme les liaisons avec les gouvernements et organismes étrangers, les autres paliers du gouvernement canadien, les sociétés de la Couronne et les organismes tant publics que privés qui s'intéressent au transport.

Le Programme de l'Administration Centrale comprend deux secteurs opérationnels: d'abord le Bureau du transport des marchandises dangereuses qui, conjointement avec la Commission canadienne des transports, assure l'application de la loi régissant le transport des marchandises dangereuses et ensuite l'Activité de la formation qui s'exerce dans deux importantes installations, à savoir l'Institut de formation de transports Canada à Cornwall (Ontario) et le Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney (Nouvelle-Ecosse).

### 2. Mandat statutaire

La Loi nationale sur les transports et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses sont les instruments en vertu desquels s'exercent les activités du Programme de l'Administration Centrale.

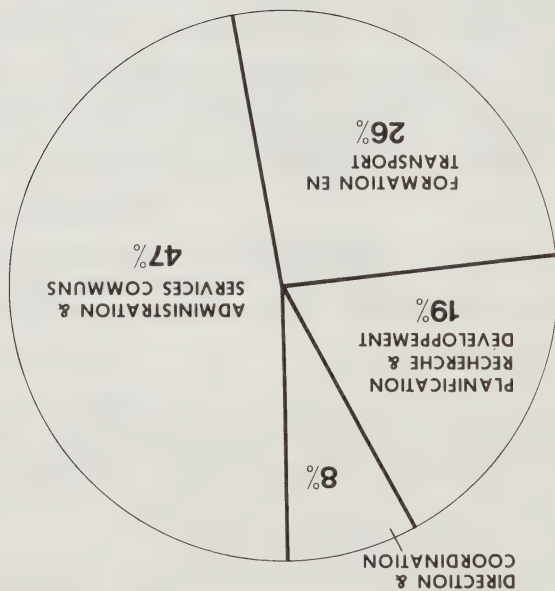
### 3. Objectif du Programme

Le Programme de l'Administration Centrale a pour objectif de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments.

Le rôle du Programme est d'assurer l'orientation générale du Ministère, la recherche et la coordination, l'élaboration de la politique globale, la planification stratégique, les services communs offerts à tous les Programmes, à savoir: finances, traitement des données, télécommunications administratives, gestion du matériel, contrats, personnel, formation, affaires publiques, avis juridiques, service de gestion et revue.

- achat important des éléments matériel et logiciel TED et mise au point du Système d'information de gestion du personnel et du Système de gestion du matériel
  - changements dans les pratiques internes de calcul de crédit net
- 14 millions de dollars
- (1 million de dollars)

Graphique 2 : Dépenses brutes par activité (ventilation en pourcentages) 1983-1984



## B. Résumé financier par activité

Graphique 1: Résumé financier par activité (en milliers de dollars)

	Budget	Prévu	Différence	Référence à la page
	1983-1984	1982-1983		
Budgétaire				
Direction et coordination	11 160	9 512	1 648	2-13
Planification, recherche et développement	25 711	24 915	796	2-17
Administration et services communs*	64 907	47 814	17 093	2-21
Formation en transport	35 217	32 869	2 348	2-25
Moins les recettes	136 995	115 110	21 885	
Administration et services communs	(3 090)	(4 484)	1 394	-
Formation en transport	(2 738)	(2 738)		
Années-personnes autorisées	131 167	107 888	23 279	
	1 737	1 716	21	

\* Cette activité comprend des besoins de trésorerie nets de 3,1 millions de dollars au titre du fonds renouvelable des magasins. Pour détails voir page 2-35.

L'augmentation d'environ 23 millions de dollars ou 22 % en 1983-84 par rapport aux prévisions de 1982-1983 est attribuable aux principaux facteurs suivants:

- augmentation de 6,4 % des dépenses générales de fonctionnement à cause de l'inflation
- augmentation d'environ 5 à 7 % (8 000) des jours de formation au titre de l'Activité de formation en transport
- augmentation des dépenses de fonctionnement à la suite de l'introduction de la loi sur le transport des marchandises dangereuses

2 millions de dollars

A. Points saillants

Pour 1983-1984, le Programme de l'Administration Centrale vise les objectifs suivants:

- faire respecter la loi sur les marchandises dangereuses et, plus particulièrement:
  - inspecter 19 256 points de fabrication et d'expédition des marchandises dangereuses, et de fabrication de conteneurs pour marchandises dangereuses; et
  - former 100 inspecteurs d'agences du gouvernement (voir page 2-13);

- accroître annuellement d'au moins 40 le nombre de spécialistes d'information de vol qui recevront la formation nécessaire (voir page 2-27);

- former un nombre suffisant de contrôleurs débutants de la circulation aérienne pour permettre d'en accréditer 80 par année (voir page 2-27);

- rehausser le niveau de la formation en télécommunication et en électronique, et accroître le nombre des bénéficiaires de cette formation (voir page 2-27);

- améliorer la gestion des ressources financières et matérielles du Ministère et en resserrer le contrôle (voir page 2-23);

Extraits de la partie II  
du Budget des dépenses

Autorisation de crédit

Le ministère des Transports demande l'autorisation de dépenser 120 555 000 \$ pour mettre en oeuvre le Programme d'administration du Ministère au cours de l'exercice 1983-1984. Certaines lois actuelles autorisent les dépenses d'un autre 10 612 100 \$, ce qui porte le total des dépenses à 131 167 100 \$.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

1983-84	1982-83	Différence
\$	\$	\$

Budgétaire

**Crédit 1er** - Administration centrale  
- Dépenses de fonctionnement, sub-  
ventions inscrites au Budget  
et autorisation de dépenser  
les recettes de l'année  
(tel que déjà prévu dans  
la Loi n° 2 de 1982-83)

**Crédit 5** - Administration centrale  
- Dépenses en capital

**Statutaire** - Ministère des Transports  
- Traitement et allocation pour  
automobile  
**Statutaire** - Contributions aux  
régimes d'avantages sociaux des  
employés

**Statutaire** - Fonds renouvelable des  
magasins

Total du Programme 131 167 100 108 525 000 22 642 100

2-4 (Programme de l'administration centrale)

Extraits de la partie II du Budget des dépenses

2-4

Section I

Aperçu du programme

- A. Points saillants 2-5
- B. Résumé financier par activité 2-6
- C. Données de base 2-8

- 1. Introduction 2-8
- 2. Mandat statutaire 2-8
- 3. Objectif du programme 2-8
- 4. Plan d'exécution du programme 2-9

- D. 1. Contexte 2-10
- 2. Initiatives 2-10

Section II

Analyse par activité

- A. Direction et coordination 2-13
- B. Planification, recherche et développement 2-16
- C. Administration et services communs 2-20
- D. Formation en transport 2-24

Section III

Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article 2-28
- 1. Dépenses de fonctionnement 2-29
- 2. Dépenses de personnel 2-29
- 3. Dépenses en capital 2-33
- 4. Subventions et contributions 2-33
- B. Analyse des coûts 2-34
- C. Renseignements supplémentaires 2-35





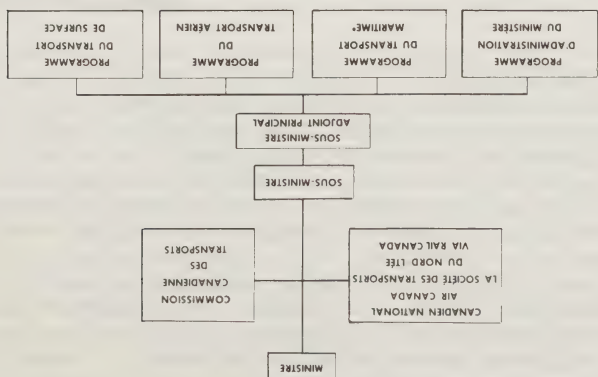




Les objectifs et les priorités du gouvernement fédéral reflètent son intention de favoriser le redressement économique. Le gouvernement notamment aux investissements productifs plutôt qu'aux subventions, et à la réalisation des objectifs fédéraux avec l'aide du secteur privé et des autres gouvernements.

Sur la base des objectifs du gouvernement et de leurs incidences sur les transports, les objectifs du ministère des Transports pour la période de planification sont l'augmentation du rendement du système de transport, y compris une réforme de la réglementation et une réduction des dépenses de fonctionnement du Ministère, un niveau de sécurité satisfaisant, la concentration des efforts du Ministère sur les fonctions du gouvernement fédéral, une délégation efficace du pouvoir décisionnaire, une amélioration du rendement et de l'efficacité de la gestion et une amélioration des relations entre les sociétés de la couronne du secteur des transports et le Ministère.

Graphique 1: Structure administrative - Transports Canada



\*Comprend: Société canadienne des Ports, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, Administration de pilotage.

Plan de dépenses du Ministère par programme, 1983-84 (en milliers de dollars)

Budget	Prévu	Différences	Référence
1983-1984	1982-1983	\$	% à la page

Budgetaire		Non budgetaire	
Administration	131 167	4 909	42 900
Maritime	640 892	12 109	(7 200)
Aériens	562 906	38 400	4 500
Surface	1 215 084	50 509	11,7
			3-1
			4-1
			10,4

Budgetaire		Non budgetaire	
Administration	131 167	4 909	42 900
Maritime	640 892	12 109	(7 200)
Aériens	562 906	38 400	4 500
Surface	1 215 084	50 509	11,7
			3-1
			4-1
			10,4

On s'attend à ce que la forte demande prévue de ressources primaires exercé des pressions sur le réseau de transport des marchandises, notamment dans l'Ouest. L'exploitation des gisements de pétrole et de gaz de l'Arctique et de la côte est nécessitera la mise en place d'une infrastructure adéquate pour assurer le transport maritime de ces ressources internes et internationales. Le capital d'exploitation des transports devra être remplacé, et le financement de ce remplacement sera particulièrement difficile en raison des restrictions des dépenses, et des faibles rendements financiers. De plus, on s'attend à ce que les transports intérieurs varient sensiblement d'un mode de transport à l'autre et d'une région à l'autre. On prévoit que les déplacements dans les Prairies représenteront le double de la moyenne nationale. Enfin, on s'attend à ce que le transport aérien augmente plus rapidement dans les Prairies qu'ailleurs et plus vite que les autres genres de transports, quelle que soit la région.

## Organisation et Programmes

La structure complexe de Transports Canada qui lui permet d'assumer son rôle se compose : d'une Administration centrale, de trois Administrations de l'exploitation pour le transport aérien, maritime et terrestre et d'un certain nombre de sociétés de la Couronne qui jouissent de divers degrés d'autonomie. Certaines d'entre elles exercent leurs activités à l'intérieur du cadre administratif du Ministère, tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien National, sont totalement autonomes et relèvent du Parlement par l'intermédiaire du ministre.

Rien que les activités de l'Air, de la Marine et de la Surface relèvent d'administrations distinctes, depuis quelques années il est devenu de plus en plus important de traiter les divers éléments comme parties d'un seul réseau et ce, notamment, en ce qui concerne une bonne partie de la planification à long terme et de l'élaboration des politiques et certains facteurs opérationnels qui touchent nécessairement à plus d'un mode. Le graphique 1 illustre l'organisation de Transports Canada.



## Rôles et attributions

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de Fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la direction de l'Aviation civile et du ministère de la Défense Civile.

La responsabilité fédérale en matière de transport, qui provient de la compétence définie dans l'AANB, a évolué de sorte qu'elle englobe aujourd'hui la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des transports qui assume cette responsabilité.

Le rôle du Ministère est de "veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et à en exploiter certains éléments". Même si ce rôle peut changer par suite de modifications importantes du milieu économique, social et politique, c'est un énoncé exact des rôles actuels et futurs du Ministère, autant qu'on peut le prévoir.

D'après les prévisions faites au début de 1981, le Canada connaîtra une croissance économique et démographique lente dans les années 80, une inflation élevée, un écart croissant entre les perspectives d'avenir régionales et un besoin d'investissement, notamment dans le secteur des transports.

Une croissance économique et démographique lente implique que l'industrie des transports ne connaîtra pas une forte augmentation de la demande, même si les secteurs du système à forte croissance subiront probablement certaines pressions. La faible croissance précitée entraînera aussi une augmentation de la pénurie de ressources, et il sera plus difficile à l'industrie et au gouvernement de générer des fonds.

L'inflation élevée et l'augmentation des prix de l'énergie font entrevoir un grand intérêt pour l'amélioration du rendement des carburants et le besoin d'autres travaux de R-D. La tendance à la hausse des prix du transport se poursuivra probablement sous l'effet de ces facteurs.





---

## Table des matières

---

Résumé du ministère	1-1
Programme de l'administration centrale	2-1
Programme du transport maritime	3-1
Programme des transports de surface	4-1

## Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence aux députés. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il comprend quatre chapitres. Le premier présente le Ministère. Les trois autres présentent le plan de dépenses de chaque programme du Ministère.

Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer une continuité avec les autres documents budgétaires.

Chaque plan de dépenses est divisé en trois sections, chacune fournissant plus de détails que la précédente. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements clés sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Ce document a pour objet de permettre de trouver facilement les renseignements que l'on cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque programme. Dans chaque plan de dépenses, un tableau des besoins financiers comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver des détails supplémentaires sur des questions qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1983-1984

Partie III

Transports Canada

Programme de l'administration centrale

Programme des transports par eau

Programme des transports de surface

Ce plan de dépenses n'inclut pas : Programme des transports aériens



## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'explique sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés

et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnements et Services Canada

Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1984-111-48

ISBN 0-660-52040-0

à l'étranger: \$14.40

Canada: \$12.00

Prix sujet à changement sans avis préalable

Transports Canada

Budget  
des dépenses  
1983-1984

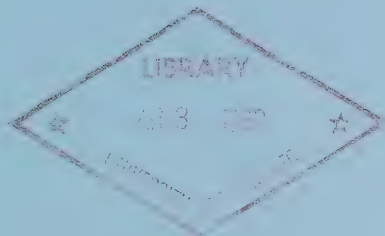


Plan de dépenses

Partie III

# Veterans Affairs Canada

## 1983-84 Estimates



### Part III

#### Expenditure Plan

## The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1983

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents  
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre  
Supply and Services Canada  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1984-III-49  
ISBN 0-660-52041-9

Canada: \$12.00  
Other countries: \$14.40

Price subject to change without notice

1983-84 Estimates

Part III

Veterans Affairs Canada

## Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document for Members of Parliament. It contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

There are five chapters in this document. The first provides an introduction to the portfolio. The other four present the Expenditure Plans for each of the portfolio's programs.

Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

The Program Expenditure Plans for the Veterans Affairs Program and the Pension Program are divided into three sections. These sections provide increasing levels of details for each program. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that forms the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

The Program Expenditure Plans for the War Veterans Allowance Board Program and the Bureau of Pensions Advocates Program comprise two sections. Section I provides a detailed overview of the program including a description as well as information on its background, objectives and planning perspective. Section II provides further information on costs and expenditures by object that the reader may require to understand the program more fully.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. For access to financially oriented information, the Portfolio Spending Plan in Part I provides page references to the schedule of Financial Requirements in each Program Expenditure Plan. When appropriate, each of these schedules in turn provides cross-references to the more detailed information about each of the activities of a program.



Table of Contents

Portfolio Summary	1 - 1
Veterans Affairs Program	2 - 1
War Veterans Allowance Board Program	3 - 1
Pensions Program	4 - 1
Bureau of Pensions Advocates Program	5 - 1



---

## Portfolio Summary

---

## **Roles and Responsibilities**

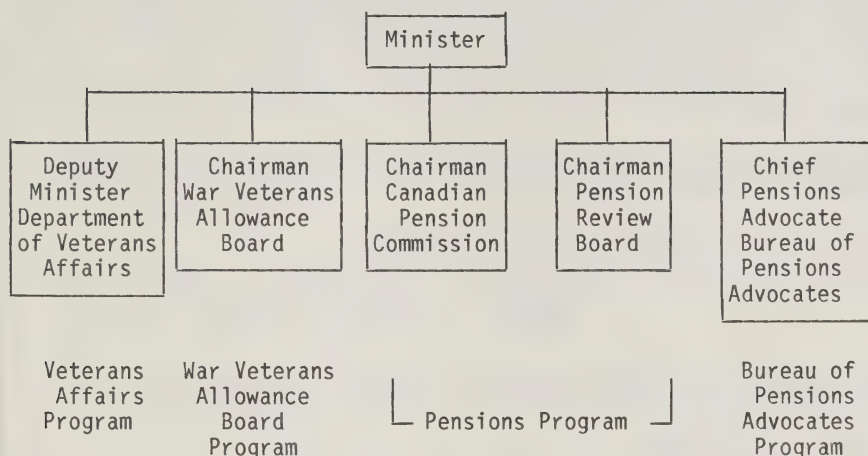
In recognizing the unique contribution made by veterans and certain civilians to Canada's war and peacekeeping efforts over the past decades, Canada has established various assistance programs designed specifically for these persons. The following items constitute the core of the assistance benefits available to veterans and certain civilians, their survivors and dependants:

- pensions to compensate for death and disability regardless of income of recipients (some few cases are, however, discretionary and a means test is required);
- health care related to pensioned disability; uninsured services (drugs, glasses, etc., institutional care in departmental and contract facilities) for eligible veterans;
- income support, in the form of allowances, for veterans suffering financially due to the intangible effects of war;
- legal aid service available at all levels of the pension process; and
- an appeal forum for applicants and recipients of allowances under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowance Act.

## **Portfolio Organization and Programs**

The Veterans Affairs Portfolio is headed by a Minister responsible to Parliament for the Department of Veterans Affairs. The Minister also reports to Parliament for two Boards, a Commission and a Bureau. Figure 1 represents the organization of Veterans Affairs.

Figure 1: Veterans Affairs Organization



The Department of Veterans Affairs, which manages the Veterans Affairs Program, provides income support, in the form of allowances, and health services to veterans, their dependants and survivors through a head office organization in Charlottetown as well as regional and district offices located throughout Canada.

The War Veterans Allowance Board, also located in Charlottetown, provides an appeal forum for applicants and recipients of allowances under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act.

The Canadian Pension Commission administers the Pension Act, Parts I to X of the Civilian War Pensions and Allowances Act, and various other acts, orders and regulations which provide for the award of pensions as compensation for disability or death related to military or other qualified service. These services are provided through a head office organization in Ottawa and district offices in each province.

The Pension Review Board, located in Ottawa, is responsible for determining all matters of interpretation of the Pension Act and for reviewing and rendering decisions in cases of appeal by veterans and their dependants who are dissatisfied with final decisions of the Canadian Pension Commission.

The Bureau of Pensions Advocates provides a legal service to applicants seeking to establish claims under the Pension Act and related statutes and orders. This assistance is available at all levels of the pension process. Services are provided through a head office organization in Ottawa and district offices in each province.

### Portfolio Spending Plan

Figure 2 presents the spending plan for the portfolio. All proposed expenditures are budgetary.

**Figure 2: Portfolio Spending Plan (\$000)**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change	For Details See Page
Veterans Affairs Program	749,604	678,202	71,402	2-7
War Veterans Allowance Board Program	1,533	1,457	76	3-5
Pensions Program	686,584	614,812	71,772	4-6
Bureau of Pensions Advocates Program	4,685	4,209	476	5-6
	1,442,406	1,298,680	143,726	



## Portfolio Priorities

The Portfolio places the highest priority on the adequacy and responsiveness of service to its clients. To this end:

- work will continue to determine ways of speeding up the processing time of pension applications;
- work continues on the automation of the client oriented systems; when in place these systems will result in improved productivity and service;
- with the continuing concern for the care of the elderly veteran and the inevitable increase of aged veterans, the emphasis on the Aging Veterans Program will continue;
- an extensive review is underway to streamline the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance (WVA/CWA) administrative process and the legislation which are presently complex and labour intensive. The end result will be a rationalization of the resources devoted to administering income support; and
- the War Veterans Allowance Board will continue to participate in studies and research towards ensuring that the legislation provides benefits in line with the Government's priorities for a more just and tolerant society. Necessary changes will be accomplished through interpretation and recommendations for regulatory amendments.



---

Veterans Affairs Program  
Expenditure Plan

1983-84

---



---

## Table of Contents

---

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
Section I	
Program Overview	
A. Highlights	2-6
B. Financial Summary by Activity	2-7
C. Background	
1. Introduction	2-8
2. Legal Mandate	2-8
3. Program Objective	2-8
4. Program Organization for Delivery	2-8
5. Allowance Process	2-12
D. Planning Perspective	
1. Environment	2-13
2. Initiatives	2-14
3. Program Effectiveness	2-15
Section II	
Analysis by Activity	
A. Social and Income Support	2-16
B. Health Services	2-21
C. Management of Property Contracts	2-26
D. Departmental Administration	2-29
Section III	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	2-31
2. Personnel Expenditures	2-32
3. Capital Expenditures	2-32
4. Grants and Contributions	2-34
B. Cost Analysis	2-35
C. Acts and Regulations Relating to the Veterans Affairs Program	2-36

---

Extracts from Part II  
of the Estimates

---

**Appropriation Authority**

Authority is requested in these Estimates to spend \$735,507,000 in support of the 1983-84 Veterans Affairs Program. Existing statutory authority authorizes the expenditure of an additional \$14,097,100, resulting in total program expenditures of \$749,604,100.

**Financial Requirements by Authority**

	ESTIMATES		
	1983-84	1982-83	Change
Budgetary	\$	\$	\$
Vote 1 - Veterans Affairs - Operating expenditures; upkeep of property, including engineering and other investi- gatory planning expenses that do not add tangible value to real property, taxes, insurance and maintenance of public utilities; to authorize, subject to the approval of the Governor in Council, necessary remedial work on properties constructed under individual firm price contracts and sold under the Veterans' Land Act, to correct defects for which neither the veteran nor the contractor can be held financially responsible, and such other work on other properties as may be required to protect the interest of the Director therein (As previously provided in Appropriation Act No. 2 1982-83)	249,970,000	232,640,123	17,329,877



# Financial Requirements by Authority (\$)

Budgetary	ESTIMATES		
	1983-84	1982-83	Change
	\$	\$	\$
Vote 5 - Veterans Affairs - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board. (As previously provided in Appropriation Act No. 2 1982-83)	485,537,000	432,420,000	53,117,000
Statutory - Minister of Veterans Affairs - Salary and Motor Car Allowance	39,100	37,000	2,100
Statutory - Re-Establishment Credits and Repayments under Section 15 of the War Service Grants Act of compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	202,000	202,000	-
Statutory - Returned Soldiers' Insurance Actuarial Liability Adjustment (Returned Soldiers Insurance Act - R.S. c. 54)	63,000	51,000	12,000
Statutory - Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment (Veterans Insurance Act - R.S. c. V-3)	746,000	813,000	(67,000)
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	13,047,000	12,970,000	77,000
Total Program	749,604,100	679,133,123	70,470,977

---

## Section I Program Overview

---

### A. Highlights

During 1983-84 the Veterans Affairs Program expects to achieve the following:

- \$437,140,000 will be paid to 89,468 clients under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act (see page 2-17);
- \$226,138 will be paid to or on behalf of clients for medical treatment (see page 2-21);
- The Aging Veteran Program will cost approximately \$5,828,000 and will provide service to 1,500 clients (see pages 2-14 and 2-22); and
- 2,400 veterans are expected to repay accounts under the Veterans Land Act representing approximately \$30,200,000, thus continuing the steady decline of accounts to approximately 30,000 at March 31, 1984 (see page 2-26).

## B. Financial Summary by Activity

Funding requirements for the Veterans Affairs Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented by activity in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change	For Details See Page
Social and Income Support	479,104	439,694	39,410	2-16
Health Services	226,138	194,665	31,473	2-21
Management of Property Contracts	6,987	6,533	454	2-26
Departmental Administration	37,375	37,310	65	2-29
	749,604	678,202	71,402	
Authorized Person-Years	3,773	4,439	(666)	

The increase of \$71,402,000 in the 1983-84 requirements over the 1982-83 forecast is due to the following major items:

	(\$000)
• increase in war veterans/civilian war allowances due to increases in the consumer price index	45,000
• increases, due to inflation, in salaries, employee benefits and other operating costs	12,000
• increases in other operating costs due to increases in the volume of hospital days purchased	6,900
• decrease of 659 person years and related operating costs due to transfer of Deer Lodge Hospital to the Province of Manitoba	(8,500)
• increase in contributions to the respective provinces in accordance with the agreement of transfer of departmental hospitals	11,000
• increase in contributions to the aging veterans program	4,200

## **C. Background**

### **1. Introduction**

The Veterans Affairs Program is part of the government's social affairs policy sector which considers health, social and economic expenditures. The range of services provided by the Veterans Affairs Program to veterans, dependants and survivors includes the payment of allowances and benefits, counselling and the authorization of payments for provision of medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and domiciliary care, as well as the acquisition of title to property on which the veteran has been established.

### **2. Legal Mandate**

The Department of Veterans Affairs Act, 14 other Acts of Parliament and eight sets of Regulations (as listed in Section III) constitute the mandate of the Program.

The War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act specify eligibility for allowances for veterans, their dependants and other persons who meet the specified requirements. The Veterans Treatment Regulations provide for medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and domiciliary care.

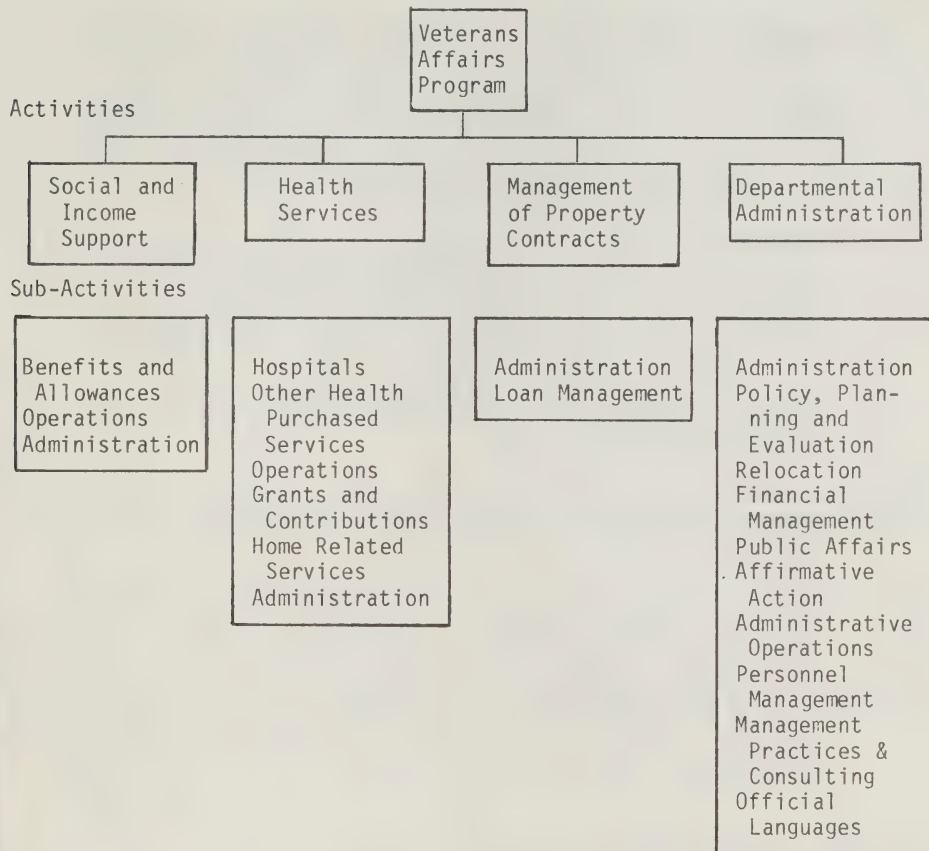
### **3. Program Objective**

The objective of the Veterans Affairs Program is to provide support for the economic, social, mental and physical well-being of veterans and their dependants.

### **4. Program Organization for Delivery**

**Activity Structure:** As shown in Figure 2, the Veterans Affairs Program is divided into four activities. Two activities, namely, Social and Income Support, and Health Services are the major contributors to the achievement of the Program's stated objective.

Figure 2: Activity Structure



**Organization Structure:** The Veterans Affairs Program consists of: Head Office; five Regional, one sub-Regional, and 32 District Offices; one hospital and two domiciliary homes under the Veterans Services Branch; and four Regional, nine District, two Service, and 37 Field Offices under the Veterans Land Administration.

The Deputy Minister directs the Veterans Affairs Program and is assisted by four Assistant Deputy Ministers (Veterans Services; Finance, Personnel and Administration; National Capital Operations; and Veterans Land Administration), and the Director of Policy Planning and Evaluation.

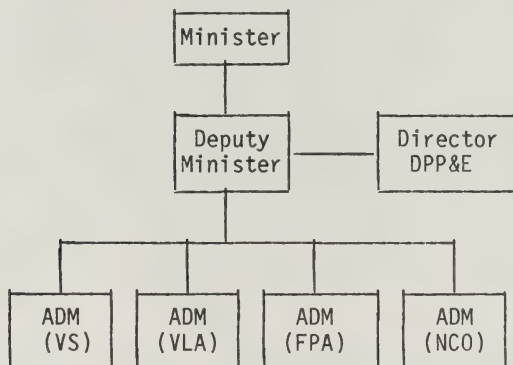
The operating branches of the Program consist of:

- **Veterans Services (VS):** provides for the medical care and social well-being as well as the income support of eligible veterans and their dependants. This is achieved through provision of care in departmental, contract, and hospitals of choice as well as through utilization of community services, provision of emergency and on-going income support and provision of social counselling and referral services;
- **Veterans Land Administration (VLA):** provides services related to the administration of agreements between the Director and veterans as well as assistance in managing properties which are the subject of such agreements until the title is acquired by veterans, their heirs, devisees or personal representatives;
- **Finance, Personnel and Administration (FPA):** provides financial, personnel, and administrative support to the Program and to associated agencies;
- **National Capital Operations (NCO):** provides support for the effective execution of the Deputy Minister's responsibilities which require direct contact with people in Ottawa; and
- **The Directorate of Policy, Planning and Evaluation (DPP&E):** provides a complete program of independent evaluations and comprehensive internal audits for all Veterans Affairs operations on a four-year cyclical basis as well as the necessary policy planning advice and functional guidance. In cooperation with the Veterans Affairs Program and associated agencies, the Directorate maintains a strategic planning system consistent with the requirements of federal central agencies.

Figure 3 relates the Program's organizational structure to its activities and the 1983-84 resources required.



Figure 3: 1983-84 Resources by Organization/Activity (\$000)



Activity					Activity Totals
<hr/>					
Social and Income Support	\$479,104				\$479,104
P-Y	624				624
Health Services	\$226,138				\$226,138
P-Y	2,259				2,259
Management of Property Contracts		\$6,987			\$6,987
P-Y		197			197
Departmental Administration			\$34,626*	\$2,749**	\$37,375
P-Y			636*	57**	693
<hr/>					
Total	705,242	6,987	34,626	2,749	\$749,604
P-Y	2,883	197	636	57	3,773
<hr/>					

\* Includes DPP&E

\*\* Includes Minister and Deputy Minister

## 5. Allowance Process

Section 30 of the War Veterans Allowance Act states that the Minister shall be charged with the administration of the Act except for the power, authority and jurisdiction to deal with and adjudicate upon applications for allowances. Initial adjudications are taken by Veterans Affairs District Authorities (VADA) of which there are seven in the country. (VADA is part of the Veterans Services Branch and is reflected in the Social and Income Support Activity under Operations.) They have full and unrestricted power and authority and exclusive jurisdiction in this area. These adjudications may be appealed to or reviewed by the War Veterans Allowance Board.

**Figure 4: Allowance Process and Responsibilities**

Step	Process	Responsibility
<u>Applications</u>		
1.	Application made to the Department of Veterans Affairs	Applicant
2.	Adjudication made by Veterans Affairs District Authority	VADA
<u>Appeals (if dissatisfied)</u>		
3.	Appeals filed with the War Veterans Allowance Board	Appellant
4.	Final decision made on appeal	WVAB

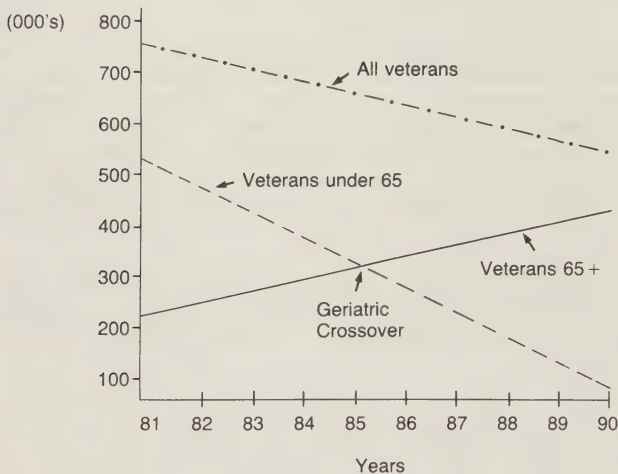
## D. Planning Perspective

### 1. Environment

Three factors have a significant impact on the Veterans Affairs Program:

- As the veteran population ages, there is an increasing demand for additional services, particularly in the area of health care and social casework. With the increasing number of clients reaching age 65 and thus entitled to such benefits as the Canada or Quebec Pension Plan, Old Age Security, and the Guaranteed Income Supplement, War Veterans Allowance expenditures in real dollar terms will be decreasing. Figure 5 illustrates the aging pattern of male veterans.
- The mortality rate of male veterans as compared to their spouses will have a significant impact on the composition of the client population for a number of years. The fact that women will become an even greater proportion of the total aged is recognized and will be addressed by the Program.
- Provincial programs in the health and social services area vary in their scope and availability. This is reflected in the varying demand from province to province for services in support of the veteran clientele.

Figure 5: Male Veterans in Canada



## 2. Initiatives

**Aging Veterans Program (AVP):** In recognition of the changing needs of the aging clientele, the AVP was brought into being on April 1, 1981. In 1983-84 the AVP, which is limited to veterans receiving War Disability Pensions and whose health care needs stem from these disabilities, will cost approximately \$5,828,000 and will provide service to 1,500 veterans.

**War Veterans Allowance/Civilian War Allowance (WVA/CWA) Review:** Amendments to the WVA Act in response to social and economic trends have resulted in adjudicative provisions which are complex and labour-intensive. An extensive review is underway to streamline the WVA/CWA administration process and legislation. In 1983-84 implementation of the non-legislative changes will commence. However, implementation of the legislative changes will take several years.

**Client Oriented Systems:** As a result of various organizational and management improvement efforts undertaken by Veterans Affairs over the last several years, various client oriented systems have been either modified or developed in order to improve services to veterans and their dependants, improve financial controls, improve operational controls, and replace obsolete systems and procedures.

These client oriented systems consist of the Veterans Services Benefit Delivery System, the Pension Benefit Delivery System, the Registry Support System and the Client Data Base. The estimated cost of these systems from initial conception through to complete implementation is \$17.3 million spread over approximately eight years. Total expenditures in 1983-84 are estimated at \$1.5 million. A breakdown of these systems is as follows:

- The Veterans Services Benefit Delivery System consists of manual and automated procedures to deliver War Veterans Allowances and Civilian War Allowances. The principal component of the system has been successfully piloted in the Pacific Region of Veterans Services. Implementation in all regions is scheduled for completion by March 1984. The total cost of the system is estimated at \$11.3 million. \$1.4 million will be required in 1983-84.
- The Pension Benefit Delivery System consists of manual and automated procedures to deliver disability pensions. The first two components of the system have been successfully implemented.

The remainder of the system is scheduled for implementation by June 1983. The total cost of the system is estimated at \$2.2 million. \$55,000 will be required in 1983-84.

- The Registry Support System has been developed to control the movement of the Veterans hardcopy files. It has been piloted successfully in the Prairie Region of Veterans Services. Full implementation is scheduled for completion by June 1983. The total cost of the system is estimated at \$.6 million, \$25,000 in 1983-84.
- The Client Data Base has been completed at a cost of \$3.2 million. It is used to support a national inquiry network and as the data source for the other client oriented systems.

### 3. Program Effectiveness

In measuring effectiveness for the Veterans Affairs Program it is necessary to focus on the two major activities, Social and Income Support, and Health Services. Effective measurements are currently under development. At present limited efficiency measurements are reflected in Section II (see Quality of Service 2-20).

## Section II Analysis by Activity

### A. Social and Income Support

#### Objective

To provide social and income support to qualified veterans, specified civilians and their dependants.

Within this objective, specific targets include the following:

- to implement non-legislative changes arising from WVA/CWA review and to develop target dates for and commence implementation of legislative changes;
- to maintain established turnaround times; and
- to develop additional client service delivery standards.

#### Resource Summary

Expenditures for the Social and Income Support Activity will amount to 63.9% of total program expenditures in 1983-84.

Figure 6: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Benefits and Allowances	454,629	-	410,511	-	44,118	-
Operations	13,043	339	15,583	443	(2,540)	(104)
Administration	11,432	285	13,600	362	(2,168)	(77)
	479,104	624	439,694	805	39,410	(181)



## Description

The Social and Income Support Activity provides social and income support benefits to qualified veterans and their dependants, and comprises three sub-activities:

**Benefits and Allowances:** provides the payments for allowances, grants, and other types of financial assistance to clients or client related organizations. Of this the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance represents the major payment and ensures that eligible veterans, their dependants and survivors receive a guaranteed level of income. Other payments are made for such things as the Last Post Fund (a non-governmental organization which ensures no veteran will receive a pauper's burial), Educational assistance (Children of the War Dead), and for burial assistance.

**Operations:** provides counselling services, determination of eligibility for allowances, entitlement calculations for applications, and the adjustment and updating of accounts for social and income benefits.

**Administration:** provides the executive functions within the Veterans Services Branch and financial, personnel, records management, clerical and administrative support services including payment services to clientele.

## Performance Information/Resource Justification

Staff requirements for the activity are determined by forecasting workload volumes based on historical and sociological data. These volumes are related to a pre-determined time standard per work unit to determine the person-hours required. The number of hours per person-year is then divided by the person-hours required to determine staff size.

**Benefits and Allowances:** Anticipated War Veterans Allowance/Civilian War Allowance payments for 1982-83 and 1983-84 are reflected in Figure 7. For a male veteran to qualify, he must be 60 or permanently unemployable due to mental or physical handicaps. There is a modified income test to determine the initial and ongoing financial eligibility of all veterans, widows and orphans. Figure 8 reflects the WVA/CWA average monthly rates effective from 1978 to 1982.

Figure 7: WVA/CWA Anticipated Requirements (\$000)

1983-84			1982-83	
	No. of Recipients	\$	No. of Recipients	\$
Veterans	53,730	328,108	53,655	292,000
Widows	34,387	104,537	36,014	96,000
Orphans	471	1,833	527	1,600
Section 4.1	880	2,662	920	2,400
	89,468	437,140	91,116	392,000

Figure 8: WVA/CWA Rates Effective 1978 - 1982

	1978	1979	1980	1981	1982
Married**	442.62	487.57	541.26	706.37	802.38
Single**	259.44	285.69	317.05	418.86	478.67
Orphans*	183.00	200.65	219.48	252.78	283.62
Each Additional Child	66.95	72.83	79.83	88.98	99.57

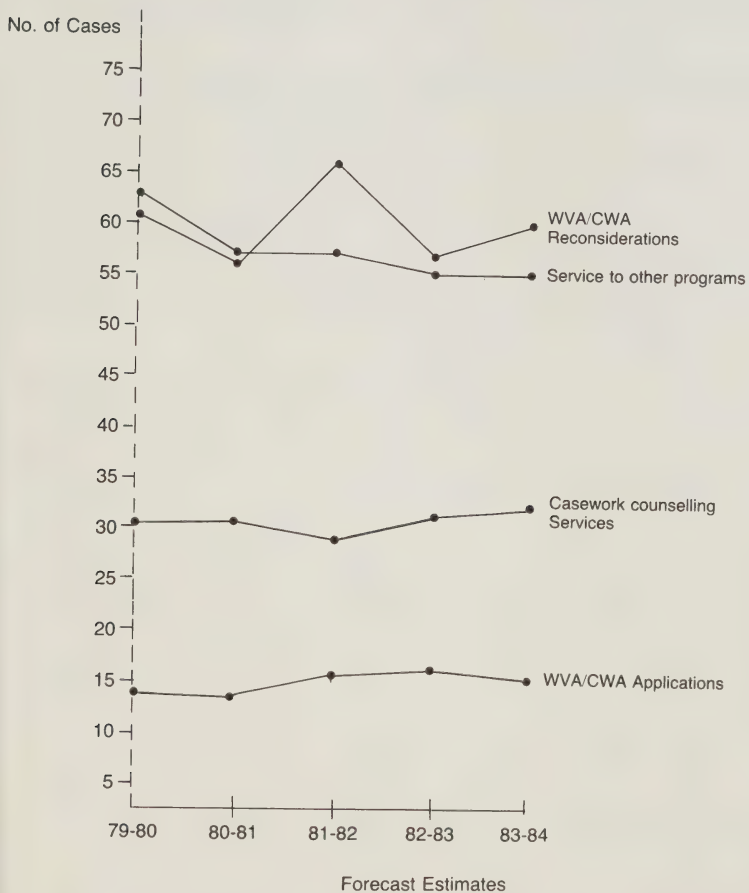
\* Less family allowance paid for each child.

\*\* Married/Single blind receive slightly more.

WVA/CWA amounts paid to veterans and widows are adjusted quarterly to reflect increases in the Consumer Price Index. Orphan's benefits are adjusted on an annual basis.

**Operations:** The major operational functions involved are the processing of WVA/CWA applications, WVA/CWA reconsiderations (as a result of change in domestic or financial status), counselling services on behalf of other programs such as the Pensions Program, and casework counselling services. Figure 9 indicates volumes from 1979-80 for these functions. The increasing age of the client and the complexity of legislative change have placed an ever-increasing demand on counselling services to provide interpretation and guidance.

**Figure 9: Workload Volumes (In Thousands of Cases)**



In terms of quality of service, Figure 10 summarizes the turnaround times that the Activity will try to maintain for 1983-84.

Figure 10: Desired Processing Time (Average Elapsed Days)

	Estimates 1983-84
WVA/CWA applications	40
Assistance fund single grant	18
Funeral and burial grants	25
Canadian Pension Commission requests	
urgent	30
routine	60

## B. Health Services

### Objective

To ensure the provision of medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and domiciliary care to eligible veterans and other qualified persons.

Within this objective, specific targets include the following:

- to maintain established turnaround times;
- to effect the transfer of hospitals and homes to provincial authority; and
- to assess the impact of service and contribution elements of the Aging Veterans Program.

### Resource Summary

Expenditures for the Health Services Activity will amount to 30.2% of total program expenditures in 1983-84.

Figure 11: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Hospitals	48,981	1,188	60,287	1,861	(11,306)	(673)
Other Health Purchased Services	102,900	-	84,894	-	18,006	-
Operations	22,422	599	15,331	441	7,091	158
Grants and Contributions	37,107	-	21,672	-	15,435	-
Home Related Services	5,276	172	4,849	166	427	6
Administration	9,452	300	7,632	230	1,820	70
	226,138	2,259	194,665	2,698	31,473	(439)

## **Description**

The Health Services Activity provides benefits in the health related area to eligible Canadian and allied veterans as well as certain classes of civilians, within and outside departmental institutions. Also involved is the interpretation, enactment and enforcement of related legislation and regulations at head office and in field operations. This Activity comprises six sub-activities:

**Hospitals:** involves all aspects of the operation and administration of the departmental hospital and the provision within this hospital of health care to eligible clients.

**Other Health Purchased Services:** includes payments for health services outside of the Program's hospitals and institutions. The major expenditures in this Sub-activity are for drugs, doctors and dentists of choice, nursing services and outside hospitals and community health services. This sub-activity also includes the Aging Veterans Program. Under this program, existing operations are extended to provide for medical care in the home, assistance with household chores and home modifications for qualified veterans. It also arranges for treatment in day hospitals. Eligible veterans may thus be able to remain in their homes rather than being institutionalized. Currently, these benefits apply to veterans who are receiving War Disability pensions and whose health care needs stem from these disabilities.

**Operations:** provides counselling services, operation of dental units, chaplain services, prosthetic supplies, and the use of departmental transportation facilities by the client. Determining entitlement for claims submitted is also performed.

**Grants and Contributions:** represents funds paid for Grants and Contributions to clients and provinces, in accordance with specific agreements relating to health services or hospital transfers.

**Home Related Services:** includes all operating expenses for the Program's two departmental veterans homes. At March 31, 1982 the Rideau Veterans Home in Ontario had 142 beds and 133 patients while the Saskatoon Veterans Home had 79 beds and 73 patients. All veterans who were overseas are entitled to this service if they meet the criteria in regard to health status. A multi-disciplinary team determines eligibility and establishes a priority list.

**Administration:** includes the provision of financial management, records management, typing and administrative support services, and payment services to clientele.



## Performance Information/Resource Justification

**Hospitals:** For 1983-84 there will be one hospital under the administration and control of the Program. Figure 12 shows operating costs and person-years. At March 31, 1982 Ste. Anne's Hospital had 905 beds and 874 patients. Figure 13 reflects the staff-to-bed set up ratio. Those eligible include: any veteran who receives a disability pension; War Veterans Allowance recipients (the province will reimburse the Program); and veterans requiring domiciliary care (costs will be shared with the veterans). Deer Lodge Hospital was transferred to the province of Manitoba in 1982-83.

**Figure 12: Operating Costs for the Program's Hospital (\$000)**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1980-81	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Ste. Anne's Hospital	48,087	1,184	38,098	1,174	33,010	1,147
Head Office Administration	237	4	210	4	109	2
	48,324	1,188	38,308	1,178	33,119	1,149

**Figure 13: Staff-to-Bed Set Up Ratio\***

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Ste. Anne's Hospital	1.1	1.1	1.1

\* Staff-to-bed set up ratio is the total authorized complement divided by the total number of beds set-up and available for occupancy.

**Other Health Purchased Services:** The Veterans Treatment Regulations authorize the provision of medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and domiciliary care to eligible veterans and other qualified persons. Those eligible include those requiring care as a result of a pensionable condition, and War Veterans Allowance recipients (for health care benefits not covered by a provincial health insurance plan). Payments made are reflected in Figure 14.

**Figure 14: Other Health Purchased Services (\$000)**

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Outside hospital services (excluding the Program's hospitals)	69,835	54,841	46,151
Optometrist	554	509	452
Drugs	18,027	16,300	13,708
Medical services (doctor of choice)	1,108	1,019	872
Dental services (dentist of choice)	3,784	3,481	2,927
Other professional	1,194	1,019	830
Nursing services	738	679	543
Ambulance	554	509	430
Prosthetic services	6,276	5,773	4,860
Outpatient services	830	764	625
	102,900	84,894	71,398

**Operations:** Counselling interviews for 1983-84 are estimated at 32,000, with 31,750 in 1982-83 and 31,500 in 1981-82. It is intended to maintain an average turnaround time of 25 days in processing travel expense claims submitted by clients.

**Grants and Contributions:** In 1963 the government announced a policy to transfer veterans hospitals to other jurisdictions in order to maintain professional stimulus and high standards. Under the terms of agreement, grants and contributions were made to the respective provinces. Of those to be paid in 1983-84, the major portion relates to hospital transfer agreements, with \$31,079 paid as contributions to the respective provinces (see Figure 15) in accordance with transfer agreements for departmental hospitals. The terms are based on individual negotiated agreements between federal and provincial agencies.

**Figure 15: Contributions to Provinces for Hospital Transfers (\$000)**

	Estimates 1983-84	Forecasts 1982-83	Actual 1981-82
Nova Scotia	6,000	-	2,597
Quebec	4,000	500	-
Ontario	12,000	13,000	670
Manitoba	7,200	4,000	-
Alberta	875	2,000	3,137
British Columbia	1,004	2,500	2,630
	31,079	22,000	9,034

## C. Management of Property Contracts

### Objective

To ensure the effective and efficient implementation of the Veterans Land Act and Regulations by providing veterans, their heirs, devisees and personal representatives with guidance, advice and assistance in acquiring title to the property covered by an Agreement of Sale and in adhering to their contractual obligations.

Within this objective, specific targets include the following:

- to maintain arrears in collections at 1.5% or lower of the total due to the Crown;
- to obtain approval for and implement the recommendations of a study presently underway aimed at developing the optimum organizational structure to compensate for the decreasing client population;
- to reduce the number of Service Offices in the Western Region from 2 to 1;
- to monitor demand for services in all field offices and to continue to close down those that are no longer justifiable.

### Resource Summary

Expenditures for the Management of Property Contracts Activity will amount to .9% of total program expenditure in 1983-84.

Figure 16: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Management of property Contracts	6,987	197	6,533	204	454	(7)

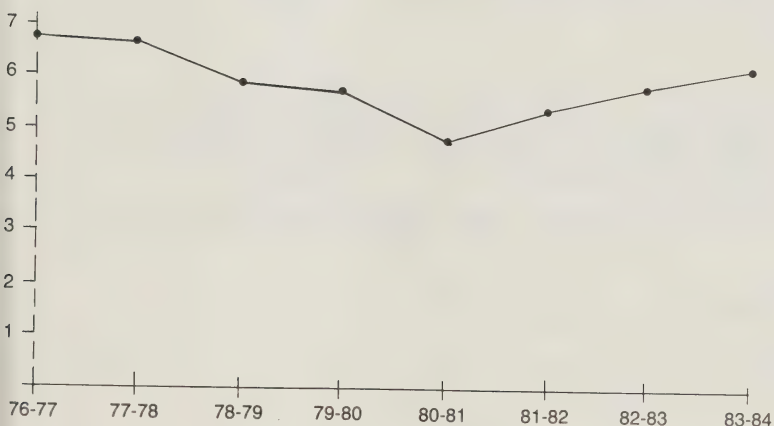
## Description

The Management of Property Contracts Activity provides services to veteran clients, their heirs and representatives through four Regional, eight District, two Service (to be reduced to one in 1983-84) and 37 Field Offices to ensure that the objectives of the Activity are achieved. Lending was completely terminated in 1977, leaving basically a management, monitoring, counselling and collection function. As of April 1, 1983 there are 32,352 active accounts and \$258.4 million remain to be collected.

## Performance Information/Resource Justification

One of the key performance indicators is person-years per 1000 active accounts, as illustrated in Figure 17.

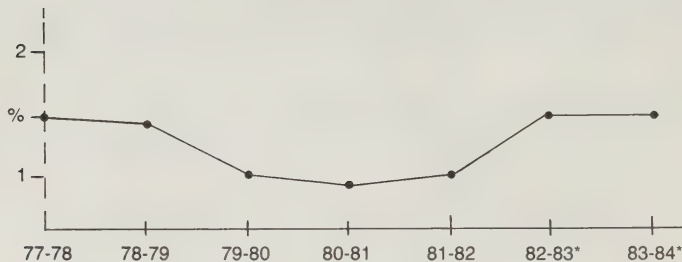
Figure 17: Person-Years per 1000 Active Accounts



The increase in 1981-82 resulted from the transfer of the VLA Fund Accounting Function, along with nine person-years, from Veterans Services to Veterans Land Administration in the Ontario Region. In the future, the need to maintain a satisfactory level of service to clients may result in a reduction in efficiency.

Under the current mandate, one of the Activity's major responsibilities involves the timely collection of all amounts due to the Crown. Figure 18 shows the percentage of arrears to total amounts due as of the end of each fiscal year from 1977-78 to 1983-84.

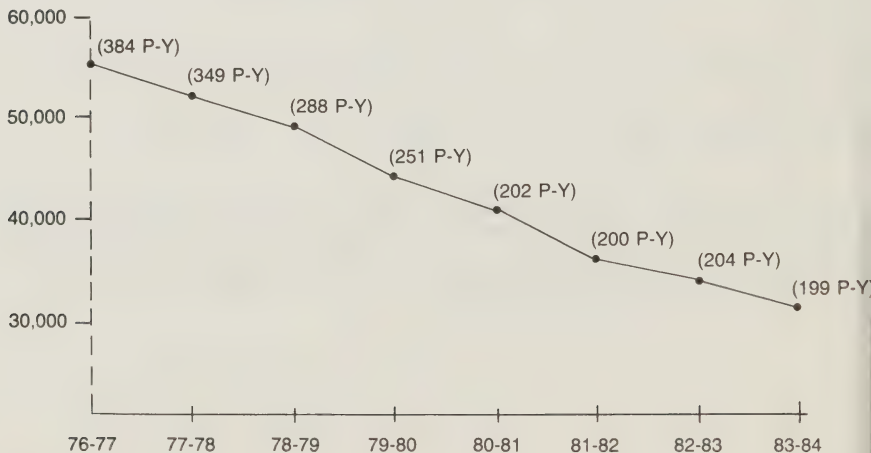
**Figure 18: Percentage of Arrears to Total Amounts of Payment Due**



\* projected increase results from changing economic conditions

Figure 19 displays the number of active accounts remaining at the beginning of each fiscal year along with the number of person-years required to maintain the operation.

**Figure 19: Active Accounts Remaining and Person-Years Required**





D. Departmental Administration

Objective

To provide financial, administration, personnel and management support services to the portfolio in the most efficient and effective manner; and to make an effective contribution to portfolio management.

Within this objective specific targets include the following:

- complete the development of and implement an integrated financial system;
- provide effective and economic EDP systems operations and maintenance service in support of the 25 departmental and associated agency EDP application systems;
- conduct the audits and evaluation approved by Departmental and Agency management.

Resource Summary

Expenditures for the Departmental Administration Activity will amount to 5% of total portfolio expenditures in 1983-84.

Figure 20: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Departmental Administration	37,375	693	37,310	732	65	(39)

## **Description**

The Departmental Administration Activity covers the operation of the offices of the Minister, Deputy Minister, Assistant Deputy Minister (National Capital Operations), Assistant Deputy Minister (Finance, Personnel and Administration) and the managerial support functions of financial management, personnel administration, planning and evaluation services, public relations, administrative services, internal management consulting, commemoration, and electronic data processing services. The maintenance of the Relocation Task Force, costs of double-banking, parallel management support operations, staffing, training and removal, are reflected in the Departmental Administration Activity costs.

## **Performance Information/Resource Justification**

Costs for the Departmental Administration Activity are \$37.4 million 1983-84 (Estimates), \$37.3 million 1982-83 (Forecast), \$31.5 million 1981-82 and \$24.8 million 1980-81.

Section III  
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 21: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Personnel			
Salaries and wages	100,395	102,922	91,081
Contributions to employee benefit plans	13,047	12,970	13,296
Other personnel	2	2	1
Goods and Services			
Payment to contract hospitals	65,962	56,371	47,221
Transportation and communications	14,262	13,028	9,841
Professional and special services	44,453	41,519	35,838
Utilities, materials and supplies	13,849	15,322	13,070
All other expenditures	8,370	7,320	4,881
Total operating	260,340	249,454	215,229
Capital	2,716	2,999	1,986
Grants and Contributions	486,548	425,749	366,499
	749,604	678,202	583,714

## 2. Personnel Expenditures

Figure 22: Person-Years and Average Annual Salary by Category

	1983-84		1982-83		1981-82	
	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary
Executive	17	64,251	15	60,050	15	52,327
Scientific and Professional	398	33,567	558	29,245	536	26,072
Administrative and Foreign Service	1,022	31,570	986	29,988	939	26,584
Technical	22	25,831	55	22,693	47	19,442
Administrative Support	1,390	21,366	1,345	17,754	1,409	15,958
Operational	917	18,228	1,361	17,172	1,384	14,907
Minister's Exempt Staff	7	36,429	7	32,857	7	28,571

## 3. Capital Expenditures

Figure 23: Allocation of Capital Budget (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Construction, maintenance and renovation	721	1,300	819
Equipment and vehicles	1,995	1,699	1,167
	2,716	2,999	1,986

Figure 24: Details of Major Capital Projects (\$000)

Projects by Activities	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1983	Estimates 1983-84	Future Years Require- ments
		(\$000)		
<b>Departmental Administration</b>				
Furniture and Equipment - Relocation Project	1,480	510	605	365
<b>Health Services</b>				
Ste. Anne's Hospital Construction of New Wing	300	-	300	-
Equipment and Vehicles - All Regions	1,046	-	1,046	-

#### 4. Grants and Contributions

Figure 25: Details of Grants and Contributions

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83
	\$	\$
<b>Grants</b>		
<b>Social and Income Support</b>		
War Veterans Allowances and Civilian War Allowances:		
North West Field Force	2,000	2,000
South African War	40,000	47,000
World War I	13,000,000	15,000,000
World War II and Special Forces (Korea)	403,448,000	358,274,000
Dual Service (World Wars I and II)	650,000	677,000
Civilian War Allowances	20,000,000	18,000,000
Assistance in accordance with the provision of the Assistance Fund Regulations	1,800,000	2,400,000
Army Benevolent Fund	18,000	18,000
Royal Canadian Legion	9,000	9,000
Canadian Veterans Association of the United Kingdom	1,000	1,000
Other Benefits -		
Children of War Dead (Education Assistance)	1,115,000	960,000
University and Vocational Training	36,000	30,000
Assistance to Canadian Veterans - Overseas District	46,000	46,000
Repayment under Subsection (3) of Section 10 of the Veterans Rehabilitation Act (R.S.c.V-5)	2,000	2,000
Last Post Fund	1,150,000	1,066,000
Special Housing Assistance for Veterans	72,000	100,000
Commonwealth War Graves Commission	2,500,000	2,500,000
United Nations Memorial Cemetery in Korea	16,000	16,000
Treatment and Related Allowances	4,525,000	3,858,000
<b>Payments under the War Service Grants Act</b>		
Re-Establishment Credits under Section 8	2,000	2,000
Repayments under Section 15 for compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	200,000	200,000
Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	63,000	63,000
Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	746,000	746,000



	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83
<b>Health Services</b>		
Grants to various provinces concerning the provision of prosthetic services to veterans	200,000	52,000
<b>Total grants</b>	<b>449,641,000</b>	<b>404,069,000</b>
<b>Contributions</b>		
<b>Social and Income Support</b>		
Student summer and youth employment		60,000
<b>Health Services</b>		
Contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	31,079,000	20,000,000
Contributions to aging veterans to assist in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs	5,828,000	1,620,000
<b>Total contributions</b>	<b>36,907,000</b>	<b>21,680,000</b>
<b>Total grants and contributions</b>	<b>486,548,000</b>	<b>425,749,000</b>

### 3. Cost Analysis

Figure 26: Net Cost of Program for the Year 1983-84 (\$000)

	1983-84 Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Net Cost	Total Cost 1982-83
Veterans Affairs	749,604	20,621	770,225	30,171	740,054	662,961

Other costs of \$20,621,000 consist of:

- accommodation provided without charge by this department (8,387)

- services provided without charge by other departments
- accommodation (Public Works) 7,980
- cheque issue (Supply and Services) 1,456
- employee surgical-medical insurance (Treasury Board) 2,264
- employee compensation (Labour) 534

Revenue consists of:

- receipts credited to revenue interest on Veterans Land Act loans (\$000) 13,800
- provincial hospital insurance plans 8,771
- other 7,600

## C. Acts and Regulations Relating to the Veterans Affairs Program

### 1. Acts

Allied Veterans Benefits Act  
 Children of War Dead (Education Assistance) Act  
 Civilian War Pensions and Allowances Act (Part XI)  
 Department of Veterans Affairs Act  
 Fire Fighters War Service Benefits Act  
 Returned Soldiers' Insurance Act  
 Soldiers' Settlement Act  
 Supervisors' War Service Benefits Act  
 Veterans Benefit Act  
 Veterans Insurance Act  
 Veterans' Land Act  
 Veterans Rehabilitation Act  
 War Service Grants Act  
 War Veterans Allowance Act  
 Womens' Royal Naval Service and the South African  
 Military Nursing Service (Benefits) Act

### 2. Regulations

Assistance Fund (WVA and CWA) Regulations  
 Guardianship of Veterans' Property Regulations  
 Last Post Fund Regulations  
 Pensioners Training Regulations  
 Vetcraft Shops Regulations  
 Veterans Burial Regulations  
 Veterans Estates Regulations  
 Veterans Treatment Regulations

---

War Veterans Allowance Board Program  
Expenditure Plan

1983-84

---



---

## Table of Contents

---

Extracts from Part II of the Estimates	3-4
Section I	
Program Overview	
A. Highlights	3-5
B. Financial Summary	3-5
C. Background	
1. Introduction	3-6
2. Legal Mandate	3-6
3. Program Objective	3-6
4. Program Description	3-6
5. Program Organization for Delivery	3-7
6. Allowance Process	3-8
D. Planning Perspective	
1. Environment	3-9
2. Initiatives	3-9
3. Program Effectiveness	3-10
4. Performance Information/Resource Justification	3-12
Section II	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	3-13
2. Personnel Expenditures	3-14
B. Cost Analysis	3-14

---

**Extracts from Part II  
of the Estimates**

---

**Appropriation Authority**

Authority is requested in these Estimates to spend \$1,377,000 in support of the 1983-84 War Veterans Allowance Board Program. The remaining expenditures, estimated at \$156,000 for Contributions to Employee Benefit Plans, will be made under existing statutory authority.

**Financial Requirements by Authority**

	ESTIMATES		
	1983-84	1982-83	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
<b>Vote 10 - War Veterans Allowance Board - Program expenditures and the grant listed in Estimates</b>	<b>1,377,000</b>	<b>1,341,000</b>	<b>36,000</b>
<b>Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans</b>	<b>156,000</b>	<b>153,000</b>	<b>3,000</b>
<b>Total Program</b>	<b>1,533,000</b>	<b>1,494,000</b>	<b>39,000</b>



---

## Section I Program Overview

---

### A. Highlights

- During 1983-84 measures will be taken which are designed to reduce the current turnaround time of 83 days for appeal to under 60 days.

### B. Financial Summary

Funding requirements for the War Veterans Allowance Board Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented by activity in Figure 1.

Figure 1: Financial Requirements (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change	For Details See Page
Appeals, Reviews, Adjudication and Interpretation	1,533	1,457	76	3-12
Authorized Person-Years	35	35		

## **C. Background**

### **1. Introduction**

This Program provides an appeal forum for applicants and recipients who feel they were unjustly denied benefits under the War Veterans Allowance Act, and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act. The programs on which the Board adjudicates are administered by the Department of Veterans Affairs. Initial adjudications are made by seven District Authorities, which are independent adjudicating bodies. The Board advises the Minister with respect to the Veterans Allowance Regulations and the Civilian Allowance Regulations.

### **2. Legal Mandate**

The statutory framework within which the Board functions is set out in the War Veterans Allowance (WVA) Act, Veterans Allowance Regulations, Part XI, Civilian War Pensions and Allowances (CWP&A) Act, and Civilian Allowance Regulations.

The above Acts and Regulations outline the terms and conditions of eligibility for receipt of benefits under the legislation. The precedent decisions of the Board collectively set out the jurisprudence respecting allowances. These decisions provide guidance to the District Authorities and to the Department of Veterans Affairs.

### **3. Program Objective**

The objective of the Program is to ensure that veterans and their dependants receive their entitlement under the War Veterans Allowance Act and Part XI of Civilian War Pensions and Allowances Act.

### **4. Program Description**

The Board's major responsibilities are: to act as a court of appeal for aggrieved applicants and recipients; to review decisions of the District Authorities to ensure that adjudication is consistent with the intent and purview of the legislation, and that the legislation is applied uniformly throughout Canada; to adjudicate pursuant to specific sections of the WVA/CWP&A Acts where the Board has sole jurisdiction; to provide interpretation of the WVA/CWP&A Acts and Regulations; to advise the Minister on Regulations under the WVA/CWP&A Acts. The Board also issues Precedent Decisions which continuously refine the jurisprudence related to the legislation.

## 5. Program Organization for Delivery

**Organization Structure:** As shown in Figure 2, the Board is composed of the Chairman, Deputy Chairman, three Members and three Temporary Members who are appointed by the Governor in Council.

The Chairman of the Board has control and direction over the duties to be performed by the other members of the Board and the duties to be performed by such members of the staff of the Department as may be assigned to the Board by the Minister. The Chairman reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The Deputy Minister of Veterans Affairs and the Dominion Secretary of the Royal Canadian Legion are additional Members of the Board without remuneration.

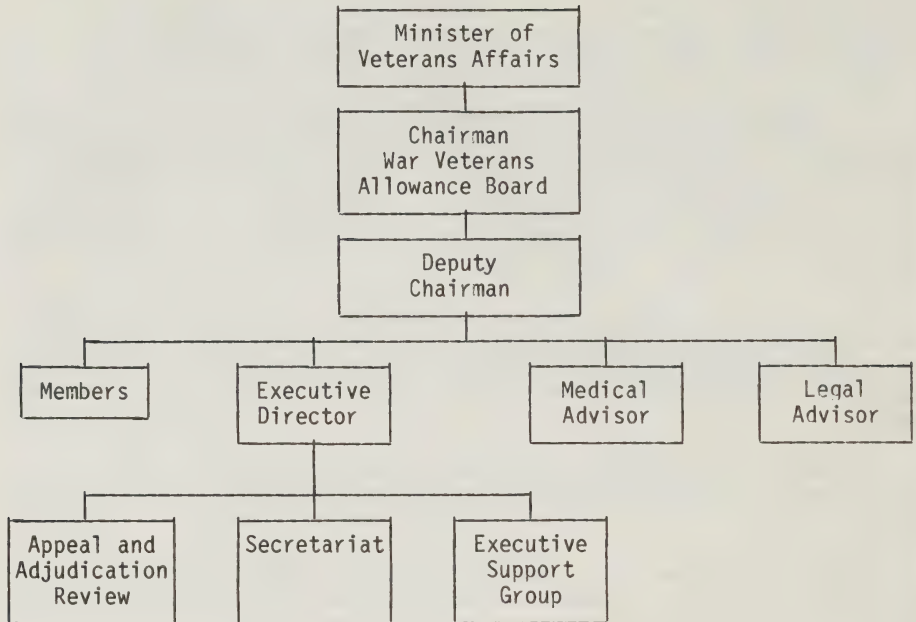
The total of 35 person-years authorized for 1983-84 includes eight person-years for a Chairman, a Deputy Chairman, and six Board Members. Twenty-seven person-years will be utilized by the Board for developing the following organization and support expertise to carry out its mandate.

**Executive Support Group:** Six person-years are required for providing specialized services to the Chairman, Deputy Chairman and Board Members.

**Appeals and Adjudication Review Division:** Eleven person-years are required for systematic review and the preparation of summaries for those cases that require adjudication by the Board and promulgation of resulting Board decisions.

**Executive Secretary and Registrar Division:** Ten person-years are required for providing support to the Board in the areas of registration and preparation of agenda for cases requiring adjudication, writing official Board minutes, promulgating precedent decisions, issuing internal policy guidelines and various related services.

**Figure 2: Organization Structure**



## **6. Allowance Process**

Section 30 of the War Veterans Allowance Act states that the Minister shall be charged with the administration of the Act except for the power, authority and jurisdiction to deal with and adjudicate upon applications for allowances. Initial adjudications are taken by Veterans Affairs District Authorities (VADA) of which there are seven in the country. (VADA is part of the Veterans Services branch in the Veterans Affairs Program). They have full and unrestricted power and authority and exclusive jurisdiction in this area. These adjudications may be appealed to or reviewed by the War Veterans Allowance Board.

**Figure 3: Allowance Process and Responsibilities**

Step	Process	Responsibility
<u>Applications</u>		
1.	Application made to the Department of Veterans Affairs	Applicant
2.	Adjudication made by Veterans Affairs District Authority	VADA
<u>Appeals (if dissatisfied)</u>		
3.	Appeals filed with the War Veterans Allowance Board	Appellant
4.	Final decision made on appeal	WVAB

#### **D. Planning Perspective**

##### **1. Environment**

National economic conditions tend to have a major impact upon the volume of work of the Board. In difficult economic times recipients tend to appeal any decision which is perceived to limit their entitlement. In the present environment a continuing increase in the rate of appeals is occurring. The complex nature of appeals, many of which now involve issues of income assessment, tends to require additional work from the Board to arrive at adjudications.

##### **2. Initiatives**

The Board has established screening criteria for incoming cases whereby appeals in which VADA has failed to apply established interpretations or where new pertinent information is provided are now returned to the field. This ensures that the client's ultimate right to obtain a ruling from the Board is protected. This procedure is designed to expedite service to applicants and recipients and reduce the internal turnaround time. In 1983-84 the Board will undertake to monitor turnaround times to ensure this procedure is producing the desired results.

### 3. Program Effectiveness

The main objective of the War Veterans Allowance Board Program is to ensure that applicants and recipients of allowances receive full entitlement under the legislation. The following criteria measure the effectiveness of the Program in meeting its objective:

- the degree of utilization of the service by the veterans and their dependants reflects their perception of the measure of justice available; over the last three years there has been a marked increase in the appeal rate. An average of 454 appeals per year have been received during this period. There is every indication that the rate of appeal will remain high, due in part to changes in legislation which make more veterans eligible for benefits and the continuing difficult economic conditions;
- equitable decisions on behalf of the veterans through the appeal and review process;
- improved District Authority decisions based upon a better understanding of Board policy;
- Precedent Decisions or changes to the regulations that enhance benefits to veterans and their dependants. Several examples of principles contained in recent Precedent Decisions are:
  - The establishment of the principle that when an applicant or recipient has complied with the obligation to inform the Department respecting the status of his income and dependants and subsequent action or inaction by a District Authority results in allowance payments greater than those which should have been made under the legislation, then no portion of such amounts constitutes an allowance payment to which the recipient is not entitled.
  - The establishment of the principle that when a recipient has a change of circumstances, his or her entitlement for the coming year is calculated by determining assessable projected income over the next twelve months. In the past the practice to restrict allowance available to a veteran to a fixed annual amount operated to the disadvantage of many recipients, reducing or eliminating their allowance in the closing months of the Veterans Allowance Year. This change fundamentally alters the allowance program and prevents hardship caused to veterans and their dependants.



- The establishment of the principle that since former members of the forces who were transported between Canada and Newfoundland, Bermuda or the West Indies during World War II proceeded beyond our territorial waters, while performing duties, they therefore have served in a theatre of war and as such now meet the service eligibility requirements for allowance. As a result of this decision certain veterans, their dependants, widows, and orphans who were formerly not eligible for allowance are now able to apply for benefits under the program.

- Increasing national uniformity of interpretation and adjudication respecting allowances.

Figure 4 provides performance information on several of the effectiveness criteria previously identified.

As set out in Figure 4, the Board deals with approximately 1% of the cases adjudicated upon by VADA. These tend to be the more complex and difficult cases. Hence the VADA decisions that have been altered or reversed are not indicative of the quality of the majority of first line adjudications performed by VADA.

Figure 4: Summary of Adjudications

Cases where the Board concurred with VADA	Forecast 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
		%		%		%
Appeals	281	46.8	294	36.8	146	29.1
Reviews	209	41.8	95	31.8	25	22.9
Cases Where Board Altered or Reversed decisions by VADA						
Appeals	379	53.2	506	63.2	355	70.9
Reviews	291	58.2	205	68.2	84	77.1

#### 4. Performance Information/Resource Justification

The quasi-judicial nature of the Board's work makes it difficult to relate results to resources. Although it is not possible to express workload as units of production, it is anticipated that the Board can meet the increased workload and continue to achieve its objective through greater productivity as new employees become more knowledgeable about the legislation.

Appeals, which are an externally imposed workload, are given priority over the other work of the Board. There are a wide variety of cases and, depending on its complexity, an appeal can take from 20 to 200 person-hours to bring to the final ruling stage. In the period 1979-1981 an average of 454 appeals were disposed of at an average turn-around time of approximately 60 days. In 1982-83, as a result of the dramatic increase in the number of appeals, internal turnaround time increased to an average of 83 days.

Reviews, on the other hand, are an internally generated workload and like appeals, vary in complexity. In keeping with its mandate to ensure that the veteran receives his/her full entitlement under the Act, the objective of the Board, under ideal conditions, is a much higher rate of review of adjudications. Due to the increasing number of appeals and their priority, the Board has been forced to divert resources to the appeal function, thereby limiting review activity. However, if present initiatives are successful, an improvement in the level of review activity is foreseen.

Precedent decisions are issued in cases where an important new interpretation has occurred or where a significant departure from past practice is seen to be taking place.

Figure 5: Summary of Actual and Projected Activity of Board for Period 1978-83

Year	No. of Reviews	No. of Appeals	No. of Precedent Decisions	Total No. of Cases
1978	361	456	29	846
1979	292	469	27	788
1980	109	393	17	519
1981	109	501	25	635
1982	300	800	25	1,125 1
1983	500	600	20	1,120 2

1 Forecast

2 Estimate

---

Section II  
Supplementary Information

---

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 6: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Personnel			
Salaries and wages	1,198	1,178	958
Contributions to employee benefit plans	156	153	152
Goods and Services			
Transportation and communications	129	86	67
Professional and special services	21	18	36
Utilities, materials and supplies	11	10	9
All other expenditures	9	9	3
Total operating	1,524	1,454	1,225
Capital	2	3	24
Grants and Contributions	7		
Total expenditures	1,533	1,457	1,249

## 2. Personnel Expenditures

Figure 7: Person-Years and Average Annual Salary by Category

	1983-84		1982-83		1981-82	
	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary
Executive	8	50,476	8	48,441	8	44,481
Scientific and Professional	1	59,805	1	58,345	1	48,011
Administrative and Foreign Service	15	27,622	17	28,543	16	24,973
Technical	2	29,699	-	-	-	-
Administrative Support	9	20,086	9	17,805	8	16,026

### B. Cost Analysis

Figure 8: Net Cost of Program for the Year 1983-84 (\$000)

	1983-84 Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Total Cost 1982-83
War Veterans Allowance Board	1,533	127	1,660	1,574

Other costs of \$127,000 consist of;

	(\$000)
• accommodation provided without charge by Public Works	100
• other services provided without charge by other departments	27

---

Pensions Program  
Expenditure Plan

1983-84

---





---

## Table of Contents

---

Extracts from Part II of the Estimates	4-4
Section I	
Program Overview	
A. Highlights	4-5
B. Financial Summary	4-6
C. Background	
1. Introduction	4-6
2. Legal Mandate	4-7
3. Program Objective	4-7
4. Program Organization for Delivery	4-8
5. Pensions Process	4-9
6. Pension Eligibility Requirements	4-10
D. Planning Perspective	
1. Environment	4-13
2. Initiatives	4-14
3. Program Effectiveness	4-15
Section II	
Analysis by Activity	
A. Canadian Pension Commission	4-17
B. Pension Review Board	4-23
Section III	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	4-26
2. Personnel Expenditures	4-27
3. Grants and Contributions	4-28
B. Cost Analysis	4-29

---

## Extracts from Part II of the Estimates

---

### Appropriation Authority

The Minister of Veterans Affairs requests the authority to spend \$684,878,000 for the operation of the Pensions Program during the 1983-84 fiscal year. Of this amount, \$16,942,000 is required for operating expenditures and \$667,936,000 for grants and contributions. Other operating expenditures, an estimated \$1,706,000 for employee benefits, will be met under existing statutory authority.

### Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1983-84	1982-83	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 15 - Pensions - Pension Review Board - Operating expenditures	1,134,000	968,000	166,000
Vote 20 - Pensions - Canadian Pension Commission - Operating expenditures	15,808,000	14,177,910	1,630,090
Vote 25 - Pensions - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board	667,936,000	597,926,000	70,010,000
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	1,706,000	1,504,000	202,000
Total Program	686,584,000	614,575,910	72,008,090

---

## Section I

### Program Overview

---

#### A. Highlights

During 1983-84, the Pensions Program expects to accomplish the following:

- to pay benefits to 100,428 pensioners and to 42,413 eligible dependants and others; this represents respectively a decrease of 2% and an increase of 11% over 1982-83;
- to see the Canadian Pension Commission (CPC) handle 5,600 new or revised pension applications in 1983-84 and 3,600 cases of appeal to its Entitlement and Assessment Boards; this represents a decrease of 27% in decisions on new or revised pensions and an increase of 20% in cases of appeal over 1982-83 (see page 4-21);
- to see the Canadian Pension Commission (CPC) achieve the following average response times:
  - less than 90 days to render a decision on initial applications;
  - less than 150 and less than 180 days respectively to render a judgement on appeals to either Assessment or Entitlement Boards (see page 4-22);
- Financial requirements for pension payments by CPC in 1983-84 are estimated to be \$667,936,000 (\$597,926,000 in 1982-83). This increase of \$70,010,000 or 11.7% is due to the automatic annual indexing of pensions and the change in legislation (Bill C-82) which provides broader coverage of benefits to surviving spouses and other dependants.

## B. Financial Summary

Funding requirements for the Pensions Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change	For Details See Page
Pensions Activity				
Canadian Pension Commission	685,321	613,726	71,595	4-17
Pension Review Board	1,263	1,086	177	4-23
	686,584	614,812	71,772	
Authorized Person-Years	401	438	(37)	

The increase of \$71,772,000 in the 1983-84 requirement over the 1982-83 forecast is due to the following major items:

- Increases in pension benefits due to annual indexing the Consumer Price Index and Bill C-82 \$70,010,000
- Allowances for inflation in salaries and operating costs \$ 2,000,000
- Treasury Board imposed reduction of 0.8% of person years (\$107,000)

## C. Background

### 1. Introduction

The Pensions Program consists of the Canadian Pension Commission and Pension Review Board, each of which reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs.

The Canadian Pension Commission renders decisions and hears appeals on disability and dependant pension applications while the Pension Review Board acts as a court of last appeal on pension cases and provides interpretation of the Pension Act.

## **2. Legal Mandate**

Acts governing the operations of the Canadian Pension Commission include: the Pension Act, under which pensions are awarded as compensation for disability or death related to military service; the Civilian War Pensions and Allowances Act, Parts I to X, which provides for similar pension awards for disability or death attributable to service during the Second World War in certain organizations closely associated with the Armed forces such as the Merchant Navy; and the Compensation for Former Prisoners of War Act which provides compensation to victims for time spent in prisoner-of-war camps.

In addition, the Commission considers claims for pensions under certain other measures, including the Flying Accidents Compensation Regulations, the RCMP Superannuation Act, the RCMP Pension Continuation Act and the Halifax Relief Commission Pension Continuation Act. Payments pursuant to the RCMP Superannuation and Pension Continuation Acts are provided for under the spending authority provided in the Law Enforcement Program of the Ministry of the Solicitor General. The Commission is also the agency through which grants and annuities that accompany some gallantry awards are paid under the Gallantry Gratuities and Annuities Order.

The Pension Review Board's mandate on matters of pension entitlement, amount of pension award and the interpretation of pension legislation comes from Sections 75 to 81 of the Pension Act.

## **3. Program Objective**

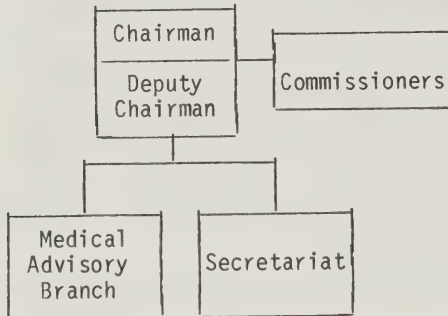
The principal objective of the Pensions Program is to provide service-related death and disability pensions to ex-members of the armed forces or their dependants.

#### 4. Program Organization for Delivery

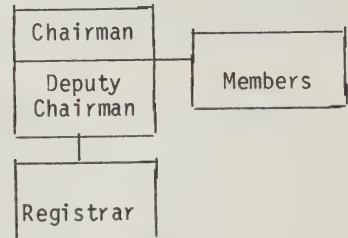
The organizational structure and resources of the Canadian Pension Commission and the Pension Review Board are shown in Figure 2.

Figure 2: Organization and Resources (\$000)

##### Canadian Pension Commission



##### Pension Review Board



	CPC	PRB	1983-84 Main Estimates
P-Y	373	28	401
Operating			
Costs	17,385	1,263	18,648
Grants	667,936		667,936

**Canadian Pension Commission:** The Commission is composed of a Chairman and a Deputy Chairman, between eight and 14 Commissioners appointed for terms of up to 10 years (renewable) and up to 10 additional ad hoc Commissioners appointed for periods of one year (renewable). All are Governor in Council appointments. The Commissioners are responsible for adjudicating on all initial applications for pensions including survivor benefits, for holding Assessment/Entitlement Board hearings and for determining a decision in all such cases.

The Medical Advisory Branch is responsible for providing medical advice to the Commission on the evidence available in support of claims and for determining the degree of disability. It also provides for medical examination services through the Commission's District Offices.



The Secretariat, headed by an Executive Director, is responsible for providing all managerial and operational support functions and services at Headquarters and in 17 District Offices and two sub-offices. These include claims processing, publication of decisions, communications with pensioners, applicants, other persons and outside organizations, and the preparation of documentation for Assessment and Entitlement Boards. It also serves as a focal point for planning and liaison with the Veterans Affairs Program under the Department of Veterans Affairs, central agencies, other departments, and the client and/or representative organizations.

**Pension Review Board:** The Board is independent of the Canadian Pension Commission, and reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The two main functions of the Board are to adjudicate appeals from decisions of the Commission and to interpret the provisions of the Pension Act. The Board consists of a Chairman, a Deputy Chairman and five Members, two of whom are ad hoc appointments. According to legislation, the Pension Review Board sits and hears appeals in such places in Canada as may be designated by order of the Governor in Council.

## **5. Pensions Process**

Together, the Canadian Pension Commission (CPC), the Pension Review Board (PRB) and the Bureau of Pensions Advocates (BPA) are the three organizations involved in the processing of veterans' pension applications. Initially, any veteran, surviving spouse, or other person who believes he or she has a claim for any pension may submit an application to CPC. There are a number of steps beyond the initial application where an applicant can introduce further evidence to support the claim. Figure 3 presents the basic steps of the pension application process and the organizational responsibilities assigned for each stage.

**Figure 3: Pension Process and Responsibilities**

Step	Process	Responsibility
<u>Applications</u>		
1.	Initial application made to the Commission	Applicant
2.	Pension decision, accept if satisfied	CPC
3.	Second application, accept if satisfied	Applicant
<u>Appeals (if dissatisfied)</u>		
4.	Request hearing from CPC Entitlement or Assessment Boards	Appellant
5.	Decision of hearing, accept if satisfied (1) Entitlement Board - determination of pensionability (2) Assessment Board - degree of disability in percentage terms and amount of pension	CPC
6.	If dissatisfied at step 5, request hearing from PRB	Appellant
7.	Decision of PRB	PRB

Throughout this entire process the veteran or dependant may secure the services of the Bureau of Pensions Advocates to be represented at any level (see page 5-8 for details).

## **6. Pension Eligibility Requirements**

**Disability Pensions:** Under the Pension Act, pensions may be paid to members or former members of the Armed Forces who are suffering a disability due to an injury or a disease or the aggravation of an injury or disease which was incurred during military service in wartime or which arose out of or was directly connected with military service in peacetime. Section 1.1. of the Pension Act states that "the provisions of this Act shall be liberally construed and interpreted to the end that the recognized obligation of the people and Government of Canada to provide compensation to those members of the forces who have been disabled or have died as a result of military service, and to their dependants, may be fulfilled."

The Civilian War Pensions and Allowances Act provides for similar awards of pensions to certain civilians who served in organizations closely associated with the Canadian Armed Forces during World War II. Other acts, regulations, and orders provide for awards under specified conditions. Once it is determined by the Canadian Pension Commission that a veteran/civilian has a disabling condition which is related to

service, as stated above, that individual is said to have entitlement to a pension. The pension is then paid in accordance with the extent of disability which is found to exist upon regular medical examination. An additional pension may be awarded when a disability pensioner has a spouse, children or is wholly or substantially maintaining parents or brothers and sisters.

**Survivors Pensions:** Following the pensioner's death the surviving spouse and eligible children of a deceased pensioner may, upon application, receive either a full pension, or a proportionate pension. Payment of a full pension to surviving dependants will be made if it can be established that:

- the pensioner's death was attributable to or arose during wartime military service, or
- the disease or injury which caused the death arose out of or was directly connected with peacetime service, or
- such veteran was or should have been in receipt of pension for disability assessed at 48% or more at the time of death.

Bill C-82, which received Royal assent in July, 1981, now provides for the payment of a proportionate pension to the qualified spouse or children of a pensioner who at the time of death was in receipt of a pension assigned at 47% disability or less.

In special cases, where death was attributable to or arose during wartime service or arose out of or was directly connected with peacetime service and where the deceased pensioner had been wholly or substantially maintaining parents or brothers and sisters and, where they are without adequate means of caring for themselves, an award may be made. Payments of this nature are entirely discretionary, are based on need, and may be altered depending on individual circumstances.

Each disability pensioner is re-examined on a regular basis according to the nature of the disability. As the condition changes, the assessment is adjusted accordingly. However, when a pensioner reaches the age of 55 years and pension has been received at the same rate for three years or more, the pensionable assessment is considered to be stabilized. This means that even if the pensionable condition improves in the future, the assessment will not be reduced. Should the condition worsen, however, the pension could be increased.

**Compensation for Former Prisoners of War:** A veteran or civilian, as defined by the legislation, who was a prisoner of war for a period of three months or more, or who evaded capture by the enemy or was an escapee from a prisoner of war camp for a period of three months or more, may be entitled to compensation under the Compensation for Former Prisoners of War Act. The total combined prisoner of war compensation and disability pension may not exceed the amount set out in the legislation for disability assessed at 100%. Similar provisions, as described previously, exist for surviving dependants.

**Other:** A pensioner who is totally disabled and needs assistance to care for himself or herself may, in certain circumstances, be awarded an Attendance Allowance. The amount of the allowance is based on the degree of attendance needed but is limited to \$671.75 monthly in 1983 (\$602.47 monthly in 1982).

Pensioners who are amputees or who must wear special appliances or who require specially made clothing may receive an allowance to compensate for the special apparel. The maximum monthly allowance in 1983 is \$76.10 (\$68.25 in 1982).

When a pensioner is in receipt of a pension for disabilities assessed at 100% and is suffering an exceptional incapacity as a result, an additional monthly allowance in varying amounts may be awarded up to a maximum monthly amount of \$537.40 in 1983 (\$481.97 in 1982).

The Gallantry Gratuities and Annuities Order provides for the payment of an annuity if the recipient of an award for gallantry as listed in the Order is awarded a disability pension, War Veterans Allowance or an annuity under the Canadian Forces Superannuation Act.

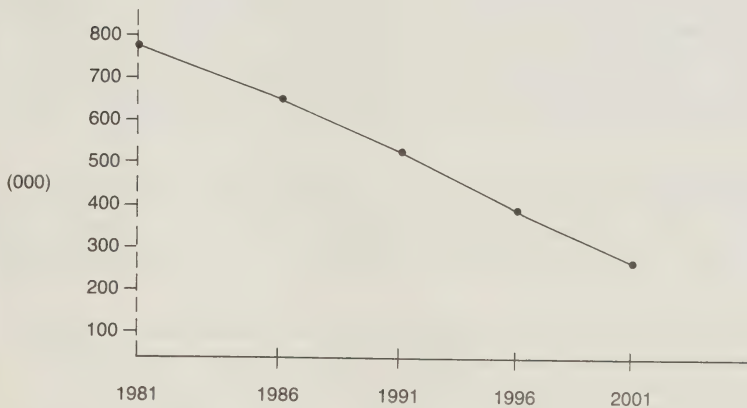
## D. Planning Perspective

### 1. Environment

The more significant environmental factors that will affect this Program include:

**Changes in Population:** Declines in the overall veteran population are forecast for the next several decades. Figure 4 shows the projected veteran population to the year 2001. The declining veteran population will result in a decreasing requirement for resources for the Pensions Program. This reduction will be partially offset due to the increasing numbers of veterans' survivors becoming eligible for pensions as a result of legislative changes in the provision of pension benefits. The number of dependants receiving pensions is expected to peak at 45,000 in the next few years and then decline to 25,000 and remain at this level until the year 2001 as illustrated in Figure 4.

Figure 4: Projected Veteran Population to 2001



**Economic Performance:** The forecast of continued inflation into the mid 1980s will continue to affect the cost of the Pensions Program. The effect of inflation on disability and dependants' pensions will be minimized because the Program's pensions rise with increases in the cost of living as measured by the Consumer Price Index.



## 2. Initiatives

The following initiatives will be pursued by the Canadian Pension Commission:

**Benefit Delivery System:** A new benefit delivery and process control system was implemented in late 1982. The system will provide statistical information and workload measurement. The Commission will be exploring the expansion of the process control and enquiry system to the district offices.

**Update on McCracken Report:** A report to the Minister of Veterans Affairs as to Possible Improvements to Most of the Major Administrative and Adjudication Procedures of the Pension Process was released in February 1982. The majority of the recommendations have been adopted. Systematic study will continue. It is expected that all remaining recommendations considered beneficial, practical and apt to lower elapsed time within the Commission's control will be implemented prior to fiscal year 1983-84.

**Improved Client Services:** In an effort to improve client services the Commission has embarked upon a review of its geographical boundaries aimed at delivering services nearer to the client's home. Hamilton District was expanded to include Oakville area residents. Existing operations in the Kingston sub-office were expanded to encompass the Kingston-Peterborough client population. This was accomplished by means of resource reallocations.

The Commission will also concentrate on the adoption of word processing machines and computer terminals within the total district operations. This will provide opportunities for faster response times from the districts for most types of functions plus standardization of the quality of services.

**Decentralization of Certain Functions:** The Commission is studying the feasibility of decentralizing certain headquarters functions to strategically located District Offices. As part of its relocation planning, the Commission is continuing to review proposals for streamlining and systematizing administrative and adjudicative operations.

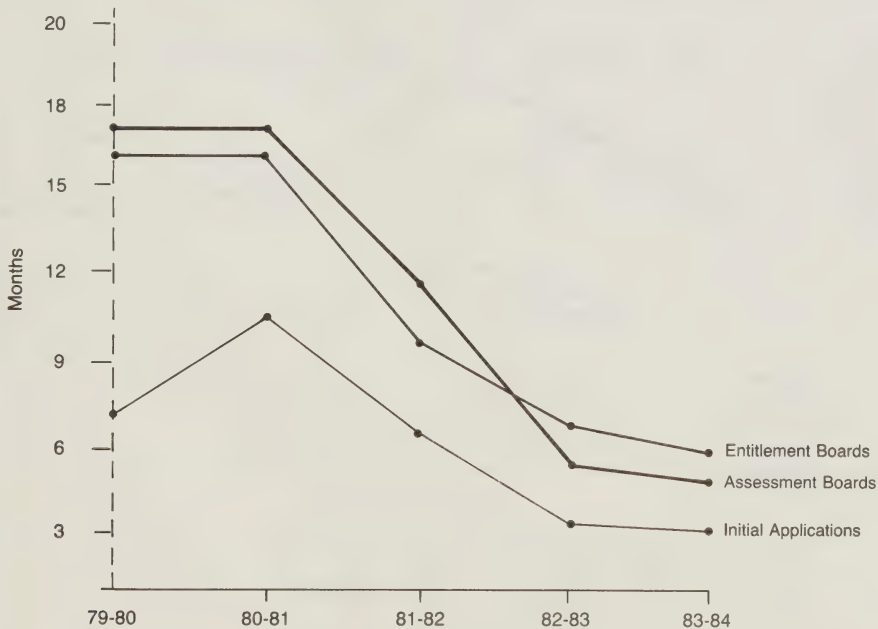


### 3. Program Effectiveness

Criteria for measuring the effectiveness of the Pensions Program must be related to its basic objective of providing pensions to ex-members of the Armed Forces or their dependants. The Program's effectiveness can therefore be measured in respect of its administration of legislation, including the length of the administration process, the extent to which legislation is appropriately interpreted and the relative benefits provided to recipients. Two indicators of the effective delivery of pensions to veterans and their dependants are level of service and amount of pension.

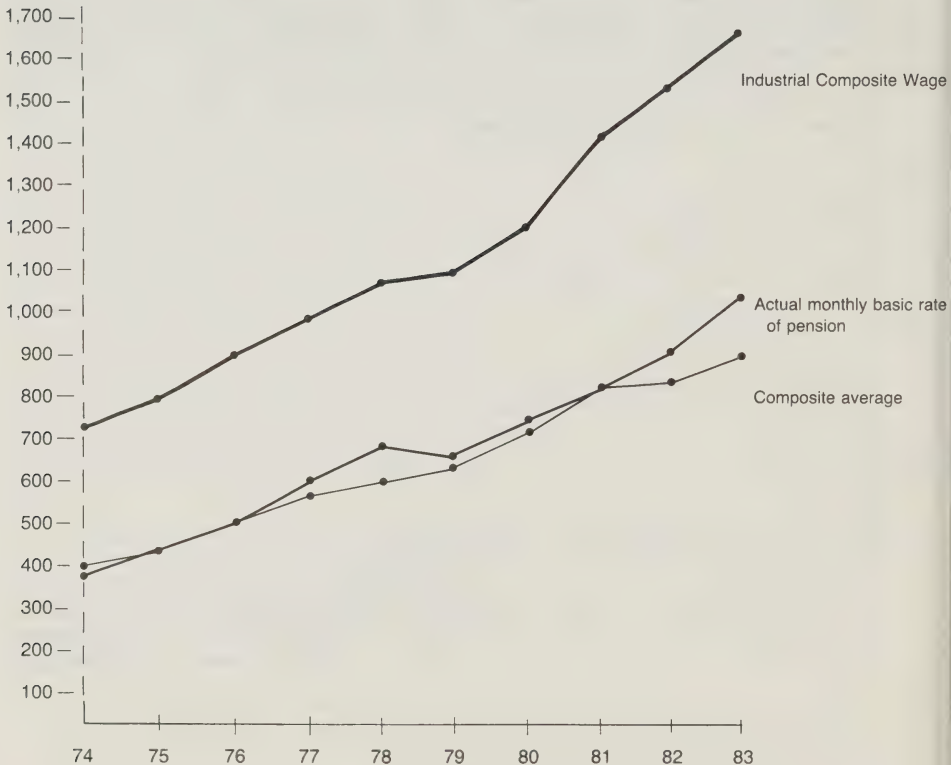
**Level of Service:** This indicator measures the quality of service to veterans in terms of the amount of time required to process an application through the stages of the pension process involving only the Canadian Pension Commission. Figure 5 presents the trends in this area including projections for fiscal years 1982-83 and 1983-84.

Figure 5: Level of Service Summary



**Amount of Pension:** The basic rate of pension (that which is being paid to an unmarried pensioner with a disability assessed at 100%) is equivalent to a composite of the average gross salary of five selected categories of unskilled public servants after income tax is deducted at the rate for a single person in effect in the province with the lowest rate. This basic rate is then adjusted each January 1st in line with the change in the Consumer Price Index. Figure 6 compares the actual monthly basic rate to the composite average described above and to the Industrial Composite Wage Index as calculated by Statistics Canada for the calendar years 1974 to 1983.

**Figure 6: Amount of Pension\* (\$)**



\* The Industrial Composite Wage Index is expressed in before-tax dollars whereas the Composite Average and Actual Monthly Rate are in after-tax dollars.

## Section II

### Analysis by Activity

The Pensions Program comprises two sub-activities, the Canadian Pension Commission and the Pension Review Board. The following analysis is presented on this basis.

#### A. Canadian Pension Commission

##### Objective

To ensure the provision of service-related death and disability pensions and compensation to eligible ex-members of the armed forces or their dependants.

##### Resource Summary

The Canadian Pension Commission accounts for 99.8% of the total 1983-84 Pensions Program expenditures and 93% of the total person-years. Over 97% of the Commission's total requirements is for grants.

Figure 7: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Pension Payments						
Disability pensions	416,343		375,066		41,277	
Survivors pensions	242,890		216,158		26,732	
Prisoners of war compensation	7,262		5,785		1,477	
Other	1,441		917		524	
	667,936		597,926		70,010	
Operating Expenditures	17,385	373	15,800	410	1,585	(37)
	685,321	373	613,726	410	71,595	(37)

## **Description**

The Canadian Pension Commission administers the Pension Act and other related statutes, regulations, and orders, the legislation under which pensions are awarded as compensation for disability or death related to military or other qualified service.

## **Performance Information/Resource Justification**

### **Benefit Payments**

**Disability Pensions:** Disability pensions are paid in accordance with the extent of disability which is found to exist through medical examination. Medical examiners are guided as to the extent of a disability by a Table of Disabilities which, under the Pension Act, the Commission is required to prepare and maintain. The disability is classified according to one of the 21 classes in the Table of Disabilities and is expressed as a percentage of 100% disability. For pensionable disabilities assessed at less than 5%, no monthly pension is payable but the pensioner is entitled to the appropriate single payment as provided in the Schedule of Rates.

Pensions are adjusted annually on the first of January in accordance with the Consumer Price Index. Some pensions are discretionary and the amounts may be altered based on the degree of dependancy. Pensions for dependants, parents and remarried spouses whose subsequent marriage was dissolved by death or divorce are examples. Those pensions paid as a right to disability pensioners, spouses and children are not subject to any type of a means test. Figure 8 provides examples of payment levels, effective January 1, 1982.

**Figure 8: Scale of Pensions for 100% Disability (\$)**

	January 1, 1982 (per month)	January 1, 1983 (per month)
Basic Pension	910.46	1,015.16
Additional pension for spouse (equal to 25% of the basic pension)	227.62	253.79
Additional pension for children		
First child (equal to 13% of the basic pension)	118.36	131.97
Second child (equal to 9.5% of the basic pension)	86.49	96.44
Each additional child (equal to 7.5% of the basic pension)	68.28	76.14

**Survivors Pensions:** Survivors of pensioners who were in receipt of pensions for disabilities assessed at 48% or more at the time of death are eligible for a pension. The surviving spouse's pension amounts to 75% of the basic pension previously paid to the veteran. All other pension amounts with respect to dependent parents and other relatives, children and orphan children remain unchanged. As of July 1980, amended legislation provides that surviving spouses and dependent children of deceased pensioners assessed at less than 48% disability are also eligible for a reduced pension. The widow(er)'s rate is one-half of the current married rate of disability pension payable to the deceased pensioner at the time of death. The proportionate pension for a child is one-half of the additional pension which was payable on behalf of the child at the time of the pensioner's death.

**Compensation for Former Prisoners of War:** Under the Compensation for Former Prisoners of War Act, veterans may receive compensation depending on the length of imprisonment and the country involved. A veteran may be eligible to receive between 10% and 50% of the 100% disability rate.

## Highlights of Financial Change - Benefits

In Figure 9, the main variables that affect total expenditures are summarized according to the number of recipients and total payments. This Figure illustrates the relative change over a 10 year period.

Figure 9: Number of Recipients and Total Payments

At March 31	Number of Recipients	Average Monthly Benefit	Total Payments
1973	152,337	131.31	240,032,102
1974	150,084	171.18	308,302,973
1975	145,477	190.48	332,533,178
1976	142,254	212.07	362,015,192
1977 *	141,939	229.87	391,534,286
1978	138,891	245.15	408,591,637
1979	136,433	265.35	436,058,606
1980	135,844	298.69	486,900,477
1981	133,829	324.12	520,525,385
1982	135,109	331.87	538,070,648
1983	140,799	353.88	597,926,000

\* effective 1977, recipients of P.O.W. compensation are included in the above figures.

## Workload

The major elements of the Commission's workload are summarized in Figure 10 and 11.



**Figure 10: Summary of Initial and Other Applications and Decisions**

	Estimates 1983-84			Forecast 1982-83			Actual 1981-82		
	Disability	* Survivor	** Other	Disability	* Survivor	** Other	Disability	* Survivor	** Other
Applications pending at beginning of year	1,098	115	9,139	3,183	130	21,958	4,047	144	17,203
Applications received during year	5,225	375	31,453	5,200	400	25,074	5,208	413	44,892
Decisions rendered	5,225	375	29,519	7,285	415	37,893	6,072	427	40,137
Applications pending at end of year	1,098	115	11,073	1,098	115	9,139	3,183	130	21,958

\* Survivors of veterans where entitlement had not been established at time of death.

\*\* This figure includes items such as compassionate awards, grants for burial expenses and any change in awards for spouses and children, widows and orphans.

**Figure 11: Summary of Assessment/Entitlement Board Hearings and Decisions**

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	Assess't	Entitl't	Assess't	Entitl't	Assess't	Entitl't
Number of hearings held	1,440	2,160	1,200	1,800	609	1,535
Appeals pending at beginning of year	997	2,977	1,067	2,147	922	1,922
Appeals received during year	1,155	2,695	1,130	2,630	754	1,760
Decisions rendered	1,440	2,160	1,200	1,800	609	1,535
Appeals pending at end of year	712	3,512	997	2,977	1,067	2,147

## Quality of Service

Figure 12 summarizes selected quality of service indicators related to the work done by the Commission.

**Figure 12: Selected Quality of Service Indicators**

Average Elapsed Days to Process	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
	<u>Less than</u>		
New applications			
Disability pension*	90 days	110	255
Survivors pension	60 days	110	126
Entitlement Board			
Preparation of Statement of Case *	60 days	100	135
Certification of Statement of Case Hearing**	120 days	120	144
Assessment Board			
Preparation of Statement of Case *	30 days	45	204
Certification of Statement of Case Hearing**	120 days	120	144

\* The large decrease in processing time is directly linked to an additional 32 person-years approved by Treasury Board for 1982-83 and to improved operational procedures.

\*\*The certifications process involves mailing a Statement of Case to the veteran and awaiting his/her certification as to completeness of documentation. Any time consumed in this step is beyond the control of the Commission. This is estimated at 57 days.

## B. Pension Review Board

### Objective

To ensure that all veterans and/or dependants receive the full benefits of the Pension Act.

### Resource Summary

The Pension Review Board accounts for .2% of the total 1983-84 Pensions Program expenditures and 7% of the total person-years.

Figure 13: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures						
Personnel	1,122	28	1,024	28	98	0
Other	141	-	62	-	79	-
	1,263	28	1,086	28	177	0

The increase of \$177,000 in the 1983-84 requirement over the 1982-83 forecast is due to the following major items:

	(\$000)
• increases in salaries, employee benefits and purchases, due to inflation	98.0
• operating price increases	8.0
• increased operating costs due to operation of Charlottetown Head Office	53.0
• increased training costs from Charlottetown	18.0

### Description

The Pension Review Board is independent of the Canadian Pension Commission and reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The Board is the final authority on matters of pension entitlement, the amount of pension award and the interpretation of the provisions of the Pension Act.

The procedures followed by the Board in the preparation for the conduct of hearings are informal. Proceedings are non-adversarial and the Board is not permitted to hear oral evidence. It does, however, exercise wide latitude in accepting documentary evidence. Hearings are conducted in both official languages.

#### Performance Information/Resource Justification

The caseload to be handled by the Pension Review Board is largely determined by the number of decisions rendered by the Canadian Pension Commission's Assessment and Entitlement Boards. By experience, it has been demonstrated that a large percentage of veterans who are dissatisfied with the decision of the Commission elect to have their cases appealed to the Board. The Board must accept all appeals, hear cases and render decisions. Figure 14 shows the number of hearings scheduled and estimated for scheduling to the year 1983-84 assuming the present trend in appeals does not change.

**Figure 14: Appeals Scheduled for Hearing**

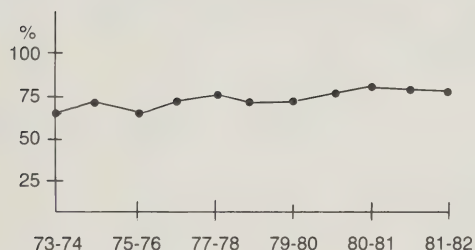
	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Appeals awaiting hearing at beginning of year	862	1,262	1,956
Appeals received during the period	1,350	1,100	1,280
Hearings held	1,500	1,500	1,974
Appeals remaining outstanding at year end	712	862	1,262

As Figure 14 demonstrates, the increase in the Board's resources for 1982-83 reduced significantly the backlog of cases. The Board currently hears cases as they are certified ready to be heard.

The average elapsed time from registration of an appeal at the Board to the hearing and issuing of a decision on an appeal is currently less than 12 months. The most important factor in the processing time is the time required by the veteran or his representative to prepare the case including new evidence. The Board will not impose any constraints in this regard. The Board does not anticipate the number of cases on hand to fall below 650.

As a court of last resort for veterans and certain civilians seeking service related disability pensions, the Pension Review Board must ensure that its decisions take into consideration that proper review procedures have occurred throughout the entire application process. It must also ensure that its final decision reflects equitable treatment under the Pension Act. Figure 15 expresses in percentages those decisions of the Board confirming Commission Assessment and Entitlement Board Decisions.

**Figure 15: Pension Review Board Decisions Confirming Commission Decisions**



Section III  
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 16: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Personnel			
Salaries and wages	13,123	12,171	9,566
Contributions to employee benefit plans	1,706	1,504	1,509
Goods and Services			
Transportation and Communications	1,613	1,302	1,060
Professional and special services	1,591	1,192	1,119
Rentals	378	306	86
Other operating expenditures	175	337	108
Total Operating	18,586	16,812	13,448
Capital	62	74	81
Grants and contributions	667,936	597,926	538,071
Total Expenditures	686,584	614,812	551,600



## 2. Personnel Expenditures

Figure 17: Average Annual Salary by Category

	1983-84		1982-83		1981-82	
	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary
Executive	32	53,106	31	51,765	31	46,762
Scientific and Professional						
Medical	46	66,978	45	58,162	45	52,279
Law	-	-	-	-	1	35,004
Administrative and Foreign Service						
Administrative Service	25	31,237	20	27,755	18	24,129
Financial Administration	1	47,115	-	-	-	-
Program Administration	64	31,185	65	28,439	72	25,121
Organization and Methods	3	35,226	3	34,125	-	-
Welfare Program	2	23,648	1	22,500	1	20,070
Administrative Support						
Clerical	131	23,567	143	19,757	123	17,910
Office Equipment	4	16,087	-	-	-	-
Secretarial	93	17,773	98	17,422	97	14,622

### 3. Grants and Contributions

Figure 18 presents a summary of all grant and contribution expenditures of the Program.

Figure 18: Grants and Contributions (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
<b>Grants</b>			
Pensions for disability and death			
The Flying Accidents Compensation Order	474	374	325
World War I	79,916	82,426	81,848
World War II	550,498	480,999	424,245
Civilians, World War II	2,646	2,115	1,743
Defence Forces - Peacetime Services	23,710	22,354	18,581
Special Forces (Korea)	9,219	8,766	10,422
Newfoundland Special Awards	72	82	8
Burial Grants	1,220	680	766
Gallantry Awards - World War II and Special Force	108	72	73
Total grants	667,863	597,868	538,011
<b>Contributions</b>			
Compensation for loss of earnings	73	58	60
	667,936	597,926	538,071

## B. Cost Analysis

### Net Program Cost

The Pension Program 1983-84 Main Estimates include only authorities to be voted and statutory authorities. Other items must be considered when describing the Program on a full cost basis. Figure 19 shows the net cost of the Program after services provided without charge by other departments have been added.

Figure 19: Net Cost of Program for the Year 1983-84 (\$000)

	1983-84 Operating Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost*	Total 1982-83
Pensions Program	686,584	3,023	689,607	617,662

\* The adjustments made to the estimated operating expenditures to arrive at a total net cost include: accommodation provided without charge by Public Works and other services provided without charge by other departments.

They do not include costs which are part of the Veterans Affairs Program such as the cost of the pensions benefit delivery system, publication services, and departmental field staff who visit pensioners at their homes on the Commission's behalf.



---

Bureau of Pensions Advocates Program  
Expenditure Plan

1983-84

---





---

## Table of Contents

---

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
Section I	
Program Overview	
A. Highlights	5-5
B. Financial Summary	5-6
C. Background	
1. Introduction	5-7
2. Legal Mandate	5-7
3. Program Objective	5-7
4. Program Organization for Delivery	5-7
5. Operations	5-8
D. Planning Perspective	
1. Environment	5-10
2. Initiatives	5-10
3. Program Effectiveness	5-11
4. Performance Information/Resource Justification	5-11
Section II	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	5-14
2. Personnel Expenditures	5-15
B. Cost Analysis	5-15

---

**Extracts from Part II  
of the Estimates**

---

**Appropriation Authority**

The Minister of Veterans Affairs requests the authority to spend \$4,685,000 for the operation of the Bureau of Pensions Advocates Program during the 1983-84 fiscal year including \$517,000 for employee benefits which will be met under existing statutory authority.

**Financial Requirements by Authority**

	ESTIMATES		
	1983-84	1982-83	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
<b>Vote 30 - Bureau of Pensions Advocates - Program expenditures</b>	<b>4,168,000</b>	<b>3,744,723</b>	<b>423,277</b>
<b>Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans</b>	<b>517,000</b>	<b>464,000</b>	<b>53,000</b>
<b>Total Program</b>	<b>4,685,000</b>	<b>4,208,723</b>	<b>476,277</b>

---

## Section I Program Overview

---

### A. Highlights

During 1983-84, the Bureau's plans include the following:

- to represent 9,120 applicants for pension with claims to the Canadian Pension Commission and appeals to the Pension Review Board. This represents an increase of 5% from 1982-83; and
- to achieve the following average response times throughout 1983-84:
  - 4.5 months to research, prepare, and submit an initial application to the Canadian Pension Commission;
  - 1.5 months to research, prepare, and certify as ready to be heard an appeal to an Entitlement or Assessment Board of the Canadian Pension Commission; and
  - nine months to research, prepare and present an appeal for hearing before the Pension Review Board.

## B. Financial Summary

Actual and forecast resource requirements for the Bureau of Pensions Advocates are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Change
Legal Counselling and Representation	4,685	4,209	476
Authorized Person-Years	120	121	(1)

The increase of \$476,000 in the 1983-84 requirement over the 1982-83 forecast is due to the following major items:

- increases, due to inflation, in salaries,  
employee benefits and purchases \$420,000
- increased operating costs due to operation  
from Charlottetown head office \$ 56,000

## **C. Background**

### **1. Introduction**

This Program provides a complete independent legal aid service to persons seeking to establish claims under the Pension Act and allied statutes and orders. This service is provided by professional advocates and support staff located in 18 cities throughout Canada. The relationship between the Bureau and an applicant is that of a solicitor and client. The services of the Bureau are free, but an applicant can employ a private lawyer at his own expense or be represented by a service officer of an accredited veterans' organization. The Bureau must accept all requests for assistance from veterans.

### **2. Legal Mandate**

The legal mandate for the Program is set out in Part II of the Pension Act. The legislation specifically prescribes the duties as: counselling applicants with respect to the application of the Pension Act and related statutes and orders; assisting applicants in the preparation and submission of applications; and arranging for applicants to be represented by a pensions advocate at hearings held under the Act.

### **3. Program Objective**

To provide an independent professional legal aid service to persons seeking to establish claims under the Pension Act and allied statutes and orders.

### **4. Program Organization for Delivery**

The Pension Act provides that the Bureau is not part of the Department of Veterans Affairs but reports directly to the Minister of Veterans Affairs.

The Bureau of Pensions Advocates is under the direction of a Chief Pensions Advocate appointed by the Governor in Council. The Bureau is divided into two responsibility areas:

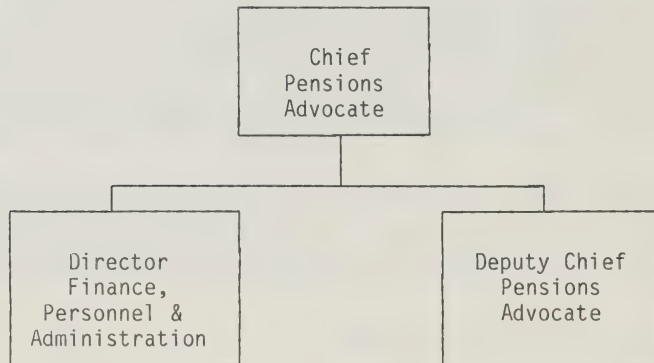
the Deputy Chief Pensions Advocate heads the operational area which researches, prepares, and presents claims to the various adjudicating bodies in the Pensions Program; this includes the 17 District Pensions Advocates and their support staff, as well as Area Advocates and their support staff at Head Office who present appeals to the Pension Review Board; and

- the Director, Finance, Personnel and Administration and his staff who provide the necessary administrative support to all sections of the Bureau.

The Bureau has a decentralized organization to provide its services. There are 18 District Offices in larger centres across Canada with 17 District Pensions Advocates (Regina/Saskatoon has one District Pensions Advocate but two offices). In addition, advocates travel to other locations in their districts and interview applicants in their homes when required.

The organizational structure of the Program is shown in Figure 2 together with person-years and resources.

Figure 2: Program Operations - Organizational Structure and Resources for 1983-84 (\$000)



1983-84  
Main Estimates

P-Y	5	2	113	120
\$	130	93	4,462	4,685

## 5. Operations

In its role as a representative for applicants seeking to establish claims under the Pension Act and related statutes and orders, there are three levels of adjudication with which the Bureau must deal:



**Applications to the Canadian Pension Commission:** This is the initial level in the pension process. The Bureau provides assistance to any individual seeking benefits under the Pension Act by the collection of supporting evidence and the preparation of a written submission. The application is adjudicated by the Canadian Pension Commission and the applicant is informed of the decision, whether favourable or unfavourable.

**Appeals to Entitlement/Assessment Boards:** If an application submitted to the Commission is denied, the applicant may request a hearing by an Entitlement Board using the services of the Bureau of Pension Advocates. This is a formal hearing before three members of the Commission who hear testimony by the applicant and witnesses as well as arguments by the advocate. If a pensioner is dissatisfied with the amount of an award, he or she may apply for a hearing by an Assessment Board consisting of two Members of the Commission with full power to confirm or vary the amount of the award.

**Appeals to the Pension Review Board:** If an applicant is dissatisfied with the decision of an Entitlement Board or an Assessment Board, he or she may appeal to the Pension Review Board. It hears arguments as to why the decision of the Entitlement or Assessment Board should be varied. The decision of the Board is final and binding for all purposes under the Pension Act. A representative may appear before the Board to present arguments on the appeal. A Pensions Advocate, if requested, will prepare the applicant's case and appear before the Board.

## D. Planning Perspective

### 1. Environment

The workload associated with the provision of counselling and representation services by the operations area is directly affected by the overall decline in veteran population. In spite of the decline, however, significant workload increases are occurring due to current economic conditions, aggravation of latent disability due to aging and the fact that most veterans are now approaching retirement age. Figure 3 shows actual and anticipated workload in terms of the number of clients served.

Figure 3: Anticipated Workload of Bureau of Pensions Advocates

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Clients with submissions to the Canadian Pension Commission	4,580	4,426	4,367
Clients with an appeal to Entitlement and Assessment Board	3,600	3,430	2,543
Clients with an appeal to the Pension Review Board	940	818	950
Total Clients	9,120	8,674	7,860

### 2. Initiatives

During 1983-84, the Bureau plans to improve service to its clients by reducing the response time related to the research and preparation of claims and appeals. The result will be reflected in reductions to the pending caseloads. More specifically, the Bureau intends:

- to reduce the backlog of claims awaiting submission to the Canadian Pension Commission by 30%, to yield a caseload of about 1,700 by the end of 1983-84;
- to re-allocate existing resources to permit an increase in the number of appeals that will be presented for hearing at Entitlement and Assessment Boards in the districts; this should reduce the pending caseload by about 60%, to yield about 800 appeals awaiting certification by the end of 1983-84; and

- to re-organize the Head Office Appeals Section to reduce by 30% the preparation time for appeals to be presented for hearing before the Pension Review Board. It is expected that the caseload of appeals will be reduced to about 600 by the end of 1983-84.

### 3. Program Effectiveness

The Bureau's 18 District Offices and the Head Office Appeals Section are measured for quality of service by the degree to which the applications and appeals they prepare and present are successful. The Bureau must prepare each case in a professional manner as well as have the claim or appeal ready for presentation with minimal delay to the client.

Figure 4 shows the overall relative changes in the level of effectiveness indexed to the base year 1979-80:

Figure 4: Relative Changes in Effectiveness

	Forecast 1982-83	Actual 1981-82	Actual 1980-81	Actual 1979-80
Overall success rate	33.0%	28.7%	27.3%	27.9%
Effectiveness index	118.3	102.9	97.8	100.0

### 4. Performance Information/Resource Justification

The Bureau has traditionally used performance measurement techniques to assist in the determination of resource requirements to meet the demands of anticipated workload fluctuations. Resources for the Estimates year were determined using current weight factors relative to the most recent base year evaluations (1979-80).

In 1979 the Bureau undertook a study of its operations to determine the average processing times of all operational staff, to be used for the measurement of efficiency and for calculating future resource requirements. Five types of work were identified and accepted as suitable for ongoing work measurement: claims to the Canadian Pension Commission, appeals to Entitlement and Assessment Boards of the Commission, appeals to the Pension Review Board (initiated by District Offices), hearings before the Pension Review Board (head office staff only), and counselling services to clients where no claims can be made. The first three types are measured by the number of claims under entitlement sections of the Pension Act, rather than clients. A method

of weighting is used to allocate staff to these five types of work, including a pro-rata allowance for indirect time for annual leave, training, etc., excepting only head office executive and administration personnel. Figure 5 shows the results obtained.

Figure 5: Performance Data

	Estimates 1983-84		Forecast 1982-83		Actual 1981-82	
	Volume Units	Output Weight (P-Y)	Volume Units	Output Weight (P-Y)	Volume Units	Output Weight (P-Y)
Claims to the Canadian Pension Commission	7,138	47.5	7,534	50.2	7,455	49.6
Appeals to an Entitlement or Assessment Board	5,045	52.2	4,390	45.5	3,077	31.9
New Appeals to the Pension Review Board	1,315	4.1	1,325	4.1	1,476	4.6
Hearings before the Pension Review Board	1,100	14.3	1,080	14.0	1,406	18.3
Counselling services	1,345	3.9	2,808	8.1	2,892	8.3
Total workload	15,943	122.0	17,137	121.9	16,306	112.7

The Bureau has been able to measure the relative efficiency of each of its 18 District Offices as compared to national averages, and the efficiency of its overall operations by using the data for the 1979-80 base year. Figure 6 shows the average staff time spent in total by district and head office operational staff, per case.

Figure 6: 1979-80 Average Staff Times (in Person-Hours) per Case

	Counselling Services	Commission Claims	Entitlement Assessment Board	Pension Review Board	
				New Appeals	Appeals Heard
District offices and headquarters	5.6	13.0	20.2	6.1	25.3

Figure 7 shows the overall relative changes in efficiency over the period 1980-81 to 1983-84.

Figure 7: Relative Changes in Overall Operational Efficiency  
(1979-80 = 100)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82	Actual 1980-81
Weighted workload	122.0	121.9	112.7	102.2
Resources utilized or budgeted*	120.0	121.0	115.5	115.5
Input/Output Ratio	1.017	1.007	.975	.855
Efficiency Index	112.3	111.1	107.6	97.7

\*Includes head office component.

---

Section II  
Supplementary Information

---

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 8: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1983-84	Forecast 1982-83	Actual 1981-82
Personnel			
Salaries and wages	3,978	3,625	3,103
Contributions to employee benefit plans	517	464	459
Goods and services			
Transportation and communication	143	79	85
Professional and special services	29	27	19
Other operating expenditures	1	1	2
Total operating	4,668	4,196	3,668
Capital	17	13	10
Total Expenditures	4,685	4,209	3,678



## 2. Personnel Expenditures

Figure 9: Average Annual Salary by Category

	1983-84		1982-83		1981-82	
	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary	P-Y	Average Salary
Executive	1	67,008	1	69,344	1	60,240
Scientific and Professional Law	43	50,044	40	44,499	39	39,712
Administrative and Foreign Service						
Administrative Services	2	30,865	2	31,872	1	26,970
Program Administration	18	26,278	23	24,980	18	21,665
Administrative Support						
Clerical	6	21,835	5	21,529	11	20,203
Secretarial	50	19,606	48	17,828	48	15,410

## B. Cost Analysis

Figure 10: Net Cost of Program for the Year 1983-84 (\$000)

	1983-84 Operating Expenditures	Add Other Cost	Total Cost	Total Cost 1982-83
Bureau of Pensions Advocates	4,685	468	5,153	4,646

Other costs of \$468,000 consist of:

- accommodation provided without charge by Public Works (\$000) 377
- other services provided without charge by other departments 91

## 2. Dépenses en personnel

Graphique 9: Traitement annuel moyen par catégorie

	1983-1984			1982-1983		1981-1982	
	A-P	Traitement	moyen	A-P	Traitement	A-P	Traitement
Direction	1	67,008	1	69,344	1	60,240	
Scientifique et professionnelle	43	50,044	40	44,499	39	39,712	
Administration et service extérieur	2	30,865	2	31,872	1	26,970	
Services administratifs	18	26,278	23	24,980	18	21,665	
Administration des programmes	6	21,835	5	21,529	11	20,203	
Commissaires aux écritures	50	19,606	48	17,828	48	15,410	
Secrétariat							

## B. Analyse des coûts

Graphique 10: Coût net du Programme pour 1983-1984 (en milliers de dollars)

Coût total 1982-1983	Coût total	Ajouter autres coûts	Dépenses de fonctionnement 1983-1984	Bureau de services juridiques des pensions
4,646	5,153	468	4,685	

Les autres coûts de \$468,000 comprennent:

- locaux fournis gratuitement par le ministère des travaux publics 377
- autres services fournis gratuitement par d'autres ministères 91

(Renseignements supplémentaires) 5-15

Section II  
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Graphique 8 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1983-1984	Prévues 1982-1983	Réelles 1982-1983
Personnel	3,978	3,625
Traitements et salaires		
Contributions aux		
régimes d'avantages sociaux	517	464
des employés		459
Biens et services		
Transports et communications	143	79
Services professionnels et		85
spéciaux	29	
Autres dépenses de fonctionnement	1	19
Total des coûts de fonctionnement	4,668	4,196
Capital	17	13
Dépenses totales	4,685	4,209
		3,678

Le Bureau a pu mesurer l'efficacité relative de chacun de ses 18 bureaux de district par rapport aux moyennes nationales, et l'efficacité de l'ensemble de ses activités à partir des données pour l'année de référence 1979-1980. Le graphique 6 montre la moyenne du temps que le personnel exécutant des districts et de l'administration centrale a consacré, au total, à chacun des cas.

Graphique 6: Moyenne du temps (en heures-personnes) consacré par le personnel à chacun des cas

Comité d'examen	Services de conseils	Demandes à la Commission d'évaluation	Conseil de révision des pensions	Nouveaux Appels	appelés entendus

Bureaux de district et administration centrale	13.0	20.2	6.1	25.3
--	------	------	-----	------

Le graphique 7 montre les différences relatives globales de l'efficacité depuis 1980-1981 jusqu'à 1983-1984.

Graphique 7: Différences relatives en matière d'efficacité globale d'exécution (1979-1980 = 100%)

Budget des dépenses 1983-1984	Prévisions 1982-1983	Réelles 1982-1981	Réelles 1980-1981	
Charge de travail pondérée	122.0	121.9	112.7	102.2
Ressources utilisées ou prévues dans le Budget*	120.0	121.0	115.5	115.5
Rapport intrant/extrant	1.017	1.007	0.975	0.855
Indice d'efficacité	112.3	111.1	107.6	97.7

\*Comprend la section se trouvant à l'administration centrale

possible de faire une évaluation continue du travail, c'est-à-dire: les demandes à la Commission canadienne des pensions, les appels aux comités d'examen et aux comités d'évaluation de la Commission, les appels au Conseil de révision des pensions (établis par les bureaux de district), les auditions devant le Conseil de révision des pensions (personnel de l'administration centrale seulement), et les services de conseils aux clients ou aucune demande ne peut être présentée. Le travail dans les trois premiers domaines est évalué en fonction du nombre de demandes présentées en vertu des articles de la loi sur les pensions qui ont trait au droit à pension, plutôt qu'en fonction du nombre de clients. Une méthode de pondération est utilisée pour répartir le personnel dans ces cinq domaines d'exécution. Cette méthode tient compte, de façon proportionnelle, du temps qui est consacré aux congés annuels, à la formation, etc.; seul le personnel de direction et d'administration à l'administration centrale est exclu. Le graphique 5 montre les résultats obtenus.

Graphique 5: Données sur le rendement

Budget des dépenses	1983-1984	Prévues			Réelles		
		1982-1983	1981-1982	1980-1981	1982-1983	1981-1982	1980-1981
Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail	Charge de travail
Extrant pondéré (A-P)	Extrant pondéré (A-P)	Extrant pondéré (A-P)	Extrant pondéré (A-P)	Extrant pondéré (A-P)	Extrant pondéré (A-P)	Extrant pondéré (A-P)	Extrant pondéré (A-P)

Demandes à la Commission canadienne des pensions	7,138	47.5	7,534	50.2	7,455	49.6
Appels à un comité d'examen ou à un comité d'évaluation	5,045	52.2	4,390	45.5	3,077	31.9
Nouveaux appels au Conseil de révision des pensions	1,315	4.1	1,325	4.1	1,476	4.6
Auditions devant le Conseil de révision des pensions	1,100	14.3	1,080	14.0	1,406	18.3
Services de conseils	1,345	3.9	2,808	8.1	2,892	8.3
Total de la charge de travail	15,943	122.0	17,137	121.9	16,306	112.7

- réaffecter les ressources actuelles afin d'augmenter le nombre d'appels qui seront soumis à l'étude de comités d'examen et d'évaluation dans les bureaux de district. Cette mesure devrait réduire d'environ 60% le nombre d'appels en attente, ce qui laisserait environ 800 appels à préparer d'ici à la fin de 1983-1984; et
- réorganiser la Section des appels de l'administration centrale, de manière à réduire de 30% le délai de préparation des appels à présenter aux fins d'audition par le Conseil de révision des pensions. Le Bureau compte pouvoir ramener le nombre de ces appels à environ 600 d'ici à la fin de 1983-1984.

### 3. Efficacité du Programme

La qualité des services offerts par les 18 bureaux de district et la Section des appels (administration centrale) du Bureau est évaluée selon le nombre de demandes et d'appels préparés et présentés qui font l'objet d'une décision favorable. Le Bureau doit préparer chaque cas de façon professionnelle et faire en sorte que l'appel ou la demande soit prêt(e) à être présentée(e) avec le moins de retard possible pour le client.

Le graphique 4 indique les différences relatives globales des taux d'efficacité, d'après l'année de référence 1979-1980:

Graphique 4: Différences relatives en matière d'efficacité

	Préuves 1982-1983	Réelles 1981-1982	Réelles 1980-1981	Réelles 1979-1980
Réussite globale	33.0%	28.7%	27.3%	27.9%
Indice d'efficacité	118.3	102.9	97.8	100.0

### 4. Données sur le rendement et justification des ressources

Le Bureau emploie couramment des méthodes de mesure du rendement en vue de déterminer les ressources dont il a besoin pour faire face aux fluctuations prévues de la charge de travail. Les ressources pour l'année budgétaire ont été calculées d'après les coefficients de pondération courants qui se rattachent aux évaluations les plus récentes, de l'année de référence 1979-1980.

En 1979, le Bureau a entrepris une étude de ses activités en vue de déterminer les délais de traitement moyens de tout le personnel exécutant, aux fins d'évaluation de l'efficacité et de calcul des besoins futurs de ressources. Le Bureau a relevé cinq domaines où il serait



D. Perspective de planification

1. Contexte

La baisse générale du nombre d'anciens combattants influe directement sur la charge de travail liée à la prestation de services de consultation et de représentation, par le secteur d'exécution. Or, malgré cette baisse, la charge de travail augmente sensiblement à cause de la conjoncture économique actuelle, de l'aggravation des invalidités latentes occasionnées par le vieillissement, et du fait que la plupart des anciens combattants atteindront bientôt l'âge de la retraite. Le graphique 3 montre la charge de travail réelle et prévue, en termes de clients servis.

Graphique 3: Charge de travail prévue du Bureau de services juridiques des pensions

Budget des dépenses		Réelle	
1983-84		1981-1982	
1982-1983		1982-1983	
Clients ayant présenté une demande à la Commission canadienne des pensions	Clients ayant interjeté appel devant un comité d'examen ou un comité d'évaluation	4,580	4,426
	Clients ayant interjeté appel devant le Conseil de révision des pensions	940	818
	Nombre total de clients	9,120	8,674
			7,860
			950

2. Initiatives

Au cours de 1983-1984, le Bureau prévoit améliorer ses services à la clientèle en réduisant la période de recherche et de préparation en matière de demandes et d'appels. Le Bureau pourra ainsi réduire le nombre de cas en attente. Plus précisément, le Bureau se propose de:

- réduire de 30% l'accumulation de demandes à présenter à la Commission canadienne des pensions, ce qui donnerait une charge de travail d'environ 1,700 études d'ici à la fin de 1983-1984;

**Demandes à la Commission canadienne des pensions:** Il s'agit ici de l'étape initiale de la procédure applicable aux pensions. Pour aider toute personne qui veut obtenir des prestations en vertu de la loi sur les pensions, le Bureau réunit des preuves et prépare une demande écrite. La demande est ensuite jugée par la Commission canadienne des pensions, puis le requérant est informé de la décision, qu'elle soit favorable ou non.

**Appels devant les comités d'examen ou les comités d'évaluation:** Le requérant dont la demande a été refusée par la Commission peut demander à être entendu par un comité d'examen et solliciter, à cette fin, l'aide du Bureau de services juridiques des pensions. Trois membres de la Commission tiennent alors une audition officielle, au cours de laquelle ils entendent les déclarations du requérant et des témoins et le plaidoyer de l'avocat-conseil. Le pensionné qui n'est pas satisfait du montant octroyé peut demander à être entendu par un comité d'évaluation. Ce comité se compose de deux membres de la Commission qui sont habilités à confirmer ou à modifier le montant accordé.

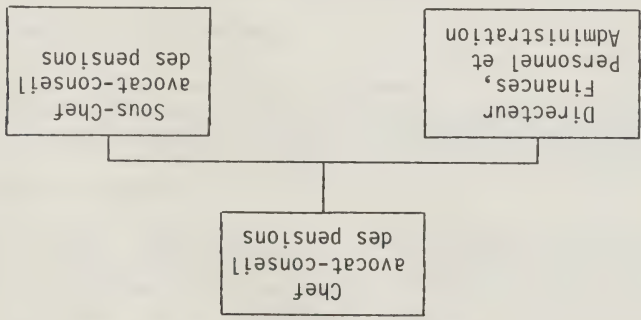
**Appels devant le Conseil de révision des pensions:** Le requérant qui n'est pas satisfait de la décision rendue par le comité d'examen ou le comité d'évaluation peut interjeter appel devant le Conseil de révision des pensions. Il entend le plaidoyer à l'appui de la demande de modification de la décision rendue par le comité d'examen ou le comité d'évaluation. La décision du Conseil est irrévocable pour tout ce qui a trait à la loi sur les pensions. Un représentant peut se présenter devant le Conseil en vue de défendre l'appel. Un avocat-conseil des pensions préparera, sur demande, la cause du requérant et la présentera devant le Conseil.

soutien, ainsi que les avocats-conseils régionaux et donc le personnel de soutien à l'administration centrale, qui présentent des appels au Conseil de révision des pensions; et le directeur des Finances, du Personnel et de l'Administration et son personnel fournissent le soutien administratif nécessaire à toutes les sections du Bureau.

La structure du Bureau est décentralisée en vue de fournir ces services. Il existe 18 bureaux de district, répartis dans les grands centres du Canada, dans lesquels travaillent 17 avocats-conseils de district des pensions (Regina et Saskatoon ont un avocat-conseil de district des pensions à leur service, mais deux bureaux). De plus, les avocats-conseils se rendent à d'autres endroits dans leurs districts et interviennent les requérants dans leur foyer lorsqu'il y a lieu.

L'organigramme du Programme, ainsi que les années-personnes et les ressources, figurent au graphique 2.

Graphique 2: Exploitation du Programme - Organigramme et ressources pour 1983-1984 (en milliers de dollars)



Budget des  
dépenses principal  
1983-1984

A-P	\$	5	130	2	113	4,462	4,685
-----	----	---	-----	---	-----	-------	-------

### 5. Exploitation

À titre de représentant des requérants qui désirent présenter une demande en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes, le Bureau doit traiter avec trois paliers de décision:

## C. Données de base

### 1. Introduction

Le présent Programme fournit un service d'aide juridique complet et autonome aux personnes désirant présenter une demande en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes. Ce service est assuré par des avocats-conseils professionnels et un personnel de soutien dans 18 villes au Canada. Les rapports entre le Bureau et un requérant sont ceux qui existent entre un avocat et son client. Les services du Bureau sont gratuits, mais un requérant peut retenir, à ses frais, les services d'un avocat exerçant en clientèle privée, ou encore être représenté par un agent d'une association d'anciens combattants reconnue. Le Bureau doit accepter toutes les demandes d'aide des anciens combattants.

### 2. Mandat statutaire

Le mandat statutaire à l'égard du Programme figure dans la partie II de la Loi sur les pensions. La Loi stipule les fonctions de façon précise: conseiller les requérants en ce qui touche l'application de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes; aider les requérants à préparer et à présenter leurs demandes; et prendre les dispositions nécessaires afin que les requérants soient représentés par un avocat-conseil des pensions lors d'auditions tenues en vertu de la Loi.

### 3. Objectif du Programme

Fournir un service d'aide juridique professionnel et autonome aux personnes désirant présenter une demande en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes.

### 4. Plan d'exécution du Programme

Aux termes de la Loi sur les pensions, le Bureau ne fait pas partie du ministère des Affaires des anciens combattants, mais rend des comptes directement au ministre des Affaires des anciens combattants.

Le Bureau de services juridiques des pensions est sous la direction d'un chef avocat-conseil des pensions nommé par le gouverneur en conseil. Le Bureau se divise en deux domaines de responsabilité:

- le sous-chef avocat-conseil des pensions dirige le secteur d'exécution, qui est chargé de dépouiller, de préparer et de présenter les demandes aux divers organismes de décision dans le cadre du Programme des pensions. Ce secteur comprend 17 avocats-conseils de district des pensions et leur personnel de

# B. Résumé financier

Les besoins réels et prévus en matière de ressources du Bureau de services juridiques des pensions figurent au graphique 1.

Graphique 1 : Résumé financier (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1983-1984	Prévu 1982-1983	Différence
Conseils et représentations juridiques	4,685	4,209	476
Années-personnes autorisées	120	121	(1)

Les besoins prévus pour 1983-1984 représentent une augmentation de \$476,000 par rapport aux prévisions de 1982-1983 en raison des principaux facteurs suivants:

- augmentations en raison de l'inflation dans les domaines des traitements, des avantages des employés et des achats; \$420,000
- augmentation des coûts de fonctionnement en raison de l'exploitation du Bureau à partir l'administration centrale à Charlottetown. \$ 56,000



A. Points saillants

Au cours de 1983-1984, le Bureau compte pouvoir s'acquitter des tâches suivantes:

- représenter 9,120 requérants qui présenteront des demandes de pension à la Commission canadienne des pensions et qui interjetteront appel auprès du Conseil de révision des pensions. Ce chiffre représente une augmentation de 5% par rapport à 1982-1983; et
- respecter, tout au long de l'exercice financier 1983-1984, les délais d'exécution moyens suivants:

- 4.5 mois pour faire des recherches, préparer et présenter une première demande à la Commission canadienne des pensions;
- 1.5 mois pour effectuer des recherches, préparer et déclarer prêt à être entendu un appel interjeté auprès d'un comité d'examen ou un comité d'évaluation de la Commission canadienne des pensions; et
- neuf mois pour faire des recherches, préparer et présenter un appel dont l'audition se fait devant le Conseil de révision des pensions.



Extraits de la Partie II  
du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

Le ministre des Affaires des anciens combattants demande l'autorisation de consacrer \$4,685,000 à l'exécution du Programme du Bureau de services juridiques des pensions au cours de l'exercice financier 1983-1984, dont \$517,000 en avantages aux employés qui seront absorbés en vertu des autorisations statutaires existantes.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS					
1983-1984	1982-1983	Différence			
\$	\$	\$	Budgétaire		
			Crédit 30 - Bureau de services		
			juridiques des pensions -		
			Dépenses du Programme		
4,168,000	3,744,723	423,277	Statutaire - Contributions		
			aux régimes d'avantages sociaux		
			des employés		
517,000	464,000	53,000	Total du Programme		
4,685,000	4,208,723	476,277			

5-4 (Programme du Bureau de services juridiques des pensions)

5-4	Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
-----	---

Section I  
Aperçu du Programme

5-5	A. Points saillants
5-6	B. Résumé financier
5-7	C. Données de base

5-7	1. Introduction
5-7	2. Mandat statutaire
5-7	3. Objectif du Programme
5-7	4. Plan d'exécution du Programme
5-8	5. Exploitation

5-10	D. Perspective de planification
5-10	1. Contexte
5-10	2. Initiatives
5-11	3. Efficacité du Programme
5-11	4. Données sur le rendement et justification des ressources

Section II  
Renseignements supplémentaires

5-14	A. Analyse par article
5-14	1. Dépenses par article
5-15	2. Dépenses en personnel
5-15	B. Analyse des coûts



---

Programme du Bureau de  
services juridiques des  
pensions  
Plan de dépenses  
1983-1984

---



# B. Analyse des coûts

## Coût net du programme

Le Budget des dépenses principal du Programme des pensions pour 1983-1984 ne comprend que les autorisations statutaires et à voter. Il faut tenir compte d'autres postes lorsqu'on décrit le Programme en fonction de son coût total. Le graphique 19 indique le coût net du Programme une fois ajoutés les services fournis gratuitement par d'autres ministères.

Graphique 19: Coût net du Programme pour 1983-1984 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionnement 1983-1984	Ajouter autres coûts	Coût total*	Total 1982-1983
686,584	3,023	689,607	617,662

\* Les rajustements qui ont été apportés aux dépenses de fonctionnement prévues pour arriver à un coût total net comprennent: les locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics et d'autres services offerts gratuitement par d'autres ministères. Les rajustements n'incluent pas les coûts qui font partie du Programme des Affaires des anciens combattants, comme le coût du système de traitement des pensions, le coût des services de publication, et les dépenses des employés régionaux du Ministère qui visitent les pensionnés à leur domicile pour le compte de la Commission.



### 3. Subventions et contributions

Le graphique 18 résume toutes les dépenses en subventions et en contributions du Programme.

Graphique 18: Subventions et contributions (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles		
			1983-1984	1982-1983
Subventions	Pensions d'invalidité et de décès			
	Décet sur le paiement d'indemnités dans le			
	cas d'accidents d'aviation	474	374	325
	Première Guerre mondiale	79,916	82,426	81,848
	Seconde Guerre mondiale	550,498	480,999	424,245
	Civils, Seconde Guerre mondiale			
	Guerre mondiale	2,646	2,115	1,743
	Défense - Service en temps de paix	23,710	22,354	18,581
	Contingent spécial (Corée)	9,219	8,766	10,422
	Indemnités spéciales (Terre-Neuve)	72	82	8
	Allocations d'inhumation	1,220	680	766
	Récompenses pour bravoure - Seconde Guerre mondiale et Contingent spécial	108	72	73
Total des subventions			667,863	597,868
Contributions				
Indemnisation pour perte de gains			73	58
			667,936	597,926
				538,071

## 2. Dépenses en personnel

Graphique 17: Traitement annuel moyen par catégorie

	1983-1984	1982-1983	1981-1982
Direction	32	31	31
Scientifique et professionnelle	46	45	45
Médecine	-	-	1
Droit	-	-	35,004
Administration	25	20	18
et service extérieur	31,237	27,755	24,129
Services administratifs	1	-	-
Gestion des finances	64	65	72
Administration des programmes	3	3	-
Organisation et méthodes	2	1	1
Programme de bien-être	23,648	22,500	20,070
Soutien administratif	131	143	123
Commis aux écritures	23,567	19,757	17,910
Mécanographie	4	-	-
Secrétariat	93	98	97
	17,773	17,422	14,622

(Renseignements supplémentaires) 4-27

Section III  
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article  
1. Dépenses par article

Graphique 16: Dépenses par article (en milliers de dollars)

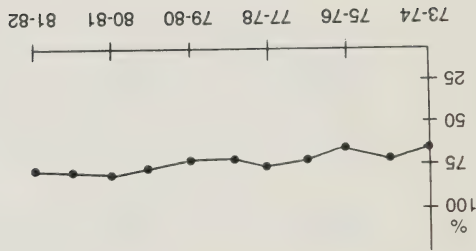
	Budget des dépenses 1983-1984	Prévues 1982-1984	Réelles 1981-1984
Personnel	13,123	12,171	9,566
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des			
employés	1,706	1,504	1,509
Biens et services			
Transports et			
communications	1,613	1,302	1,060
Services professionnels			
et spéciaux	1,591	1,192	1,119
Location	378	306	86
Autres dépenses de fonctionnement	175	337	108
Total des coûts de fonctionnement	18,586	16,812	13,448
Capital	62	74	81
Subventions et contributions	667,936	597,926	538,071
Dépenses totales	686,584	614,812	551,600

Comme le révèle le graphique 14, l'augmentation des ressources du Conseil en 1982-1983 a permis de réduire sensiblement l'arriéré de cas. A l'heure actuelle, le Conseil entend les cas dès qu'ils sont déclarés prêts à être entendus.

En ce moment, le délai moyen depuis l'inscription de l'appel au Conseil jusqu'à l'audition et à la promulgation de la décision est de moins de 12 mois. Le facteur le plus important du délai de traitement est le temps dont l'ancien combattant ou son représentant a besoin pour préparer la cause, y compris les nouveaux éléments de preuve. Le Conseil n'impose aucune restriction à cet égard. Selon les prévisions du Conseil, le nombre des appels à traiter ne tombera pas au-dessous de 650.

Puisqu'il fait fonction de tribunal de dernière instance pour les anciens combattants et certains civils qui veulent obtenir une pension à l'égard d'une invalidité liée au service, le Conseil de révision des pensions doit s'assurer de rendre des décisions uniquement après que les formalités requises ont été suivies tout au long du processus d'étude de la demande. Il doit aussi s'assurer que sa décision finale accorde un traitement équitable en vertu de la Loi sur les pensions. Le graphique 15 donne le pourcentage des décisions par lesquelles le Conseil a confirmé les décisions rendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission.

Graphique 15: Décisions du Conseil de révision des pensions confirmant les décisions de la Commission



# Description

Le Conseil de révision des pensions ne fait pas partie de la Commission canadienne des pensions et il rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants. Le Conseil est le tribunal de dernière instance en matière de détermination du droit à pension, de fixation du montant de la pension et d'interprétation des dispositions de la Loi sur les pensions.

Les préparatifs du Conseil en vue de la tenue des auditions sont informels. Il n'y a pas de partie adverse aux auditions et le Conseil n'est pas habilité à entendre des preuves orales. Il jouit cependant d'une grande latitude pour ce qui est des preuves écrites. Les auditions se tiennent dans les deux langues officielles.

## Données sur le rendement et justification des ressources

Le nombre de demandes à entendre par le Conseil de révision des pensions dépend, en grande partie, du nombre de décisions rendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission canadienne des pensions. L'expérience a prouvé qu'un pourcentage élevé d'anciens combattants insatisfaits de la décision rendue par la Commission choisissent d'interjeter appel devant le Conseil. Le Conseil doit recevoir tous les appels, entendre les demandes et rendre une décision. Le graphique 14 donne le nombre d'auditions inscrites et prévues jusqu'en 1983-1984, en supposant que la tendance actuelle se maintiendra.

## Graphique 14: Appels inscrits en vue d'une audition

Appels en instance d'audition au début de l'année	Appels reçus durant la période	Auditions tenues	Appels non réglés à la fin de l'année	Budget des dépenses		
				1983-1984	Prévus	Réels
862	1,350	1,500	712	1983-1984	1982-1983	1981-1982
1,262	1,100	1,500	862			
1,956	1,280	1,974	1,262			

## B. Conseil de révision des pensions

### Objectif

Veiller à ce que tous les anciens combattants et/ou les personnes à leur charge jouissent de tous les avantages prévus par la loi sur les pensions.

### Résumé des ressources

L'exploitation du Conseil de révision des pensions exige moins de .2% des dépenses totales et 7% du nombre total d'années-personnes du Programme des pensions pour 1983-1984.

Graphique 13: Dépenses de l'activité en milliers de dollars et en années-personnes

Budget des dépenses	Prévues	Différence
1983-1984	1982-1983	
\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P
Dépenses de fonctionnement	1,122	28
Personnel	1,024	28
Autres	62	-
	141	79
	1,263	177
	28	0

L'augmentation de \$177,000 dans les besoins financiers de 1983-1984 par rapport aux prévisions de 1982-1983 est imputable aux facteurs importants ci-après:

- augmentation des traitements, des avantages sociaux des employés et du coût des achats, à cause de l'inflation 98.0
  - augmentation des coûts de fonctionnement 8.0
  - augmentation des coûts de fonctionnement, consécutive à l'exploitation de l'administration centrale à Charlottetown 53.0
  - augmentation des coûts de formation à Charlottetown 18.0
- (en milliers de dollars)



# Qualité du service

Le graphique 12 donne certains indicateurs choisis de la qualité du service fourni par la Commission.

Graphique 12: Indicateurs choisis de la qualité du service

Temps moyen de traitement (en jours)	Budget des dépenses	Moins de	
		1983-1984	Prévus 1982-1983 Réels 1981-1982
Nouvelles demandes			
Pensions d'invalidité*	90 jours	110	255
Pensions de survivants	60 jours	110	126
Comité d'examen			
Préparation de			
l'exposé du cas*	60 jours	100	135
Attestation de l'exposé du cas**			
Audit	120 jours	120	144
Comité d'évaluation			
Préparation de l'exposé			
du cas*			
Attestation de l'exposé du cas**	30 jours	45	204
Audit	120 jours	120	144

\* La diminution sensible de la période de traitement est directement liée à la décision du Conseil du Trésor d'attribuer pour 1982-1983 32 années-personnes supplémentaires et à l'amélioration des méthodes d'exploitation.

\*\*Le processus d'attestation comporte l'envoi par la poste d'un exposé du cas à l'ancien combattant et l'attente de sa réponse attestant que la documentation est complète. La durée de ce processus échappe au contrôle de la Commission. Elle est évaluée à 57 jours.

Graphique 10: Sommaire des premières demandes et des autres demandes, et des décisions rendues

Budget des dépenses 1983-1984				Prévues 1982-1983				Réelles 1981-1982			
Demandes en attente au début de l'année	Demandes reçues dans l'année	Décisions rendues	Demandes en attente à la fin de l'année	Invalidité	Survivant	Autre	**	Invalidité	Survivant	Autre	**
1,098	5,225	375	1,073	1,098	415	9,139	3,183	4,047	413	40,137	21,958
115	375	31,453	3,183	5,200	400	25,074	5,208	144	17,203	44,892	130
1,098	5,225	375	11,073	7,285	415	37,893	6,072	427	40,137	44,892	130
1,098	5,225	375	11,073	7,285	415	37,893	6,072	427	40,137	44,892	130

\* Survivants d'anciens combattants lorsque les droits à pension n'ont pas été établis au moment du décès.

\*Ce chiffre englobe, notamment les pensions de compensation, les allocations d'invalidité et les changements dans les indemnités aux conjoints, aux enfants, aux veuves et aux orphelins.

Graphique 11: Sommaire des audits et des décisions d'examen et des comités d'évaluation

Budget des dépenses 1983-1984				Prévues 1982-1983				Réel 1981-1982			
Demandes en attente au début de l'année	Demandes reçues dans l'année	Décisions rendues	Demandes en attente à la fin de l'année	Invalidité	Survivant	Autre	**	Invalidité	Survivant	Autre	**
1,440	2,695	1,440	3,512	1,098	415	9,139	3,183	4,047	413	40,137	21,958
997	2,977	1,067	2,977	2,160	1,200	1,800	609	1,922	1,760	1,535	1,535
1,440	2,695	1,440	3,512	2,160	1,200	1,800	609	1,922	1,760	1,535	1,535
1,440	2,695	1,440	3,512	2,160	1,200	1,800	609	1,922	1,760	1,535	1,535

# Points saillants des différences financières - Prestations

Le graphique 9 résume les principales variables qui influent sur les dépenses totales, selon le nombre de bénéficiaires et de prestations totales. Il illustre ainsi les différences relatives au cours d'une période de 10 ans.

Graphique 9: Nombre de bénéficiaires et prestations totales

Au 31 mars	Nombre de bénéficiaires	Versement mensuel moyen	Prestations totales
1973	152,337	131.31	240,032,102
1974	150,084	171.18	308,302,973
1975	145,477	190.48	332,533,178
1976	142,254	212.07	362,015,192
1977*	141,939	229.87	391,534,286
1978	138,891	245.15	408,591,637
1979	136,433	265.35	436,058,606
1980	135,844	298.69	486,900,477
1981	133,829	324.12	520,525,385
1982	135,109	331.87	538,070,648
1983	140,799	353.88	597,926,000

\* A compter de 1977, comprend les bénéficiaires qui touchent seulement l'indemnité pour anciens prisonniers de guerre.

## Charge de travail

Les principaux éléments de la charge de travail de la Commission sont résumés aux graphiques 10 et 11.

Graphique 8 : Echelle des pensions d'invalidité de 100%

1er janvier 1982	1er janvier 1983	(par mois)
	\$	\$
Pension de base	910.46	1,015.16
Pension supplémentaire pour le conjoint (équivalant à 25% de la pension de base)	227.62	253.79
Pension supplémentaire pour les enfants		
Premier enfant (équivalant à 13% de la pension de base)	118.36	131.97
Deuxième enfant (équivalant à 9.5% de la pension de base)	86.49	96.44
Chaque enfant additionnel (équivalant à 7.5% de la la pension de base)	68.28	76.14

**Pensions de survivants:** Les survivants des pensionnés qui touchaient une pension pour des invalidités évaluées à 48% ou plus au moment de leur décès sont admissibles à une pension. La pension du conjoint survivant équivalait à 75% de la pension de base versée antérieurement à l'ancien combattant. Les montants de toutes les autres pensions accordées au père et à la mère à charge et aux autres parents, ainsi qu'aux enfants et aux orphelins demeurent inchangés. En vertu d'une modification apportée à la loi en juillet 1980, les conjoints survivants et les enfants à charge des pensionnés décédés dont l'invalidité était évaluée à moins de 48% sont aussi admissibles à une pension réduite. Le taux de la pension de veuve (veuf) équivalait à la moitié de la pension d'invalidité versée au pensionné, au taux prévu pour une personne mariée au moment du décès. La pension proportionnelle consentie à un enfant équivalait à la moitié de la pension supplémentaire qui était versée à l'égard de cet enfant, au moment du décès du pensionné.

**Indemnités d'anciens prisonniers de guerre:** En vertu de la loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, les anciens combattants peuvent toucher des indemnités en fonction de la durée de leur captivité et du pays visé. Un ancien combattant peut toucher entre 10% et 50% d'une pleine pension d'invalidité.

## Description

La Commission canadienne des pensions applique la loi sur les pensions et d'autres lois, règlements et ordonnances connexes, en vertu desquels des pensions sont octroyées en dédommagement d'invalidités ou de décès liés au service militaire ou à tout autre service admis.

## Données sur le rendement et justification des ressources

### Versements de prestations

**Pensions d'invalidité:** Les pensions d'invalidité sont versées en fonction du degré d'invalidité constaté à l'examen médical. Pour établir le degré d'invalidité, les médecins examinateurs se servent de la Table des invalidités, qui, aux termes de la loi sur les pensions, doit être préparée et tenue par la Commission. L'invalidité est classée selon l'une des 21 catégories de la Table des invalidités, chaque catégorie représentant un pourcentage d'une invalidité de 100%. Quant aux invalidités ouvrant droit à pension qui sont évaluées à moins de 5%, le pensionné ne reçoit aucune pension mensuelle, mais il a droit au versement unique approprié qui est prévu au Barème des taux.

Le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, les pensions sont rajustées en fonction de l'indice des prix à la consommation. Certaines pensions sont versées à titre discrétionnaire et les montants peuvent être modifiés selon le degré de dépendance. C'est le cas notamment des pensions versées aux personnes à charge, au père et à la mère, ou au conjoint remarié dont le mariage en question a été dissous par divorce ou décès. Les pensions versées de droit aux bénéficiaires d'une pension d'invalidité, aux conjoints et aux enfants ne sont assujetties à aucun examen des revenus. Le graphique 8 donne des exemples de niveaux de versements au 1<sup>er</sup> janvier 1982.

## Section II Analyse par activité

Le Programme des pensions se compose de deux sous-activités, soit la Commission canadienne des pensions et le Conseil de révision des pensions. L'analyse qui suit se fonde sur cette structure.

### A. Commission canadienne des pensions

#### Objectif

Veiller à ce que des pensions et des indemnités à l'égard d'invalidités et de décès liés au service soient accordées aux anciens membres admissibles des forces armées ou aux personnes à leur charge.

#### Résumé des ressources

La Commission canadienne des pensions absorbe 99,8% de l'ensemble des dépenses du Programme des pensions pour 1983-1984 et 93% du total des années-personnes. Plus de 97% de l'ensemble des besoins de la Commission sont destinés aux subventions.

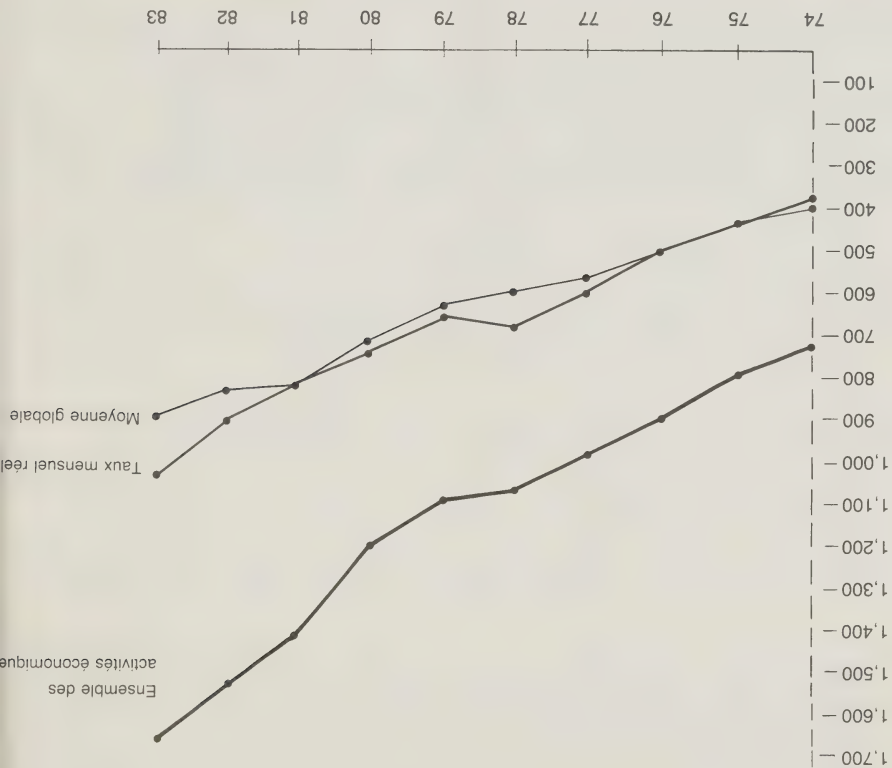
Graphique 7: Dépenses de l'activité en milliers de dollars et en années-personnes

Budget des dépenses		Prévues		Différence	
1983-1984	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Paiements de pensions Pensions d'invalidité Pensions de survivants Indemnités de prisonniers de guerre Autres	416,343	375,066	41,277	26,732	1,477
	242,890	216,158	26,732	524	
	7,262	5,785	1,477		
	1,441	917	524		
	667,936	597,926	70,010		
Dépenses de fonctionnement		17,385	373	15,800	410
685,321		373	613,726	410	71,595
(37)					(37)



**Montant de la pension:** Le taux de base de la pension (c'est-à-dire celui qui est accordé à un pensionné seul dont l'invalidité est évaluée à 100%) est équivalent au traitement brut moyen de cinq catégories choisies de fonctionnaires non spécialisés, après déduction de l'impôt sur le revenu au taux prévu pour une personne seule dans la province où le taux d'imposition est le moins élevé. Ce taux de base est ensuite rajusté le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, en fonction des variations de l'indice des prix à la consommation. Le graphique 6 établit une comparaison entre le taux de base mensuel réel, la moyenne globale décrite ci-dessus et l'indice des gains pour l'ensemble des activités économiques tel que calculé par Statistique Canada pour les années civiles allant de 1974 à 1983.

Graphique 6: Montant de la pension\* (\$)



\* L'indice composite des salaires dans l'industrie est exprimé en dollars avant impôt, tandis que la moyenne composite et le taux mensuel réel sont exprimés en dollars après impôt.

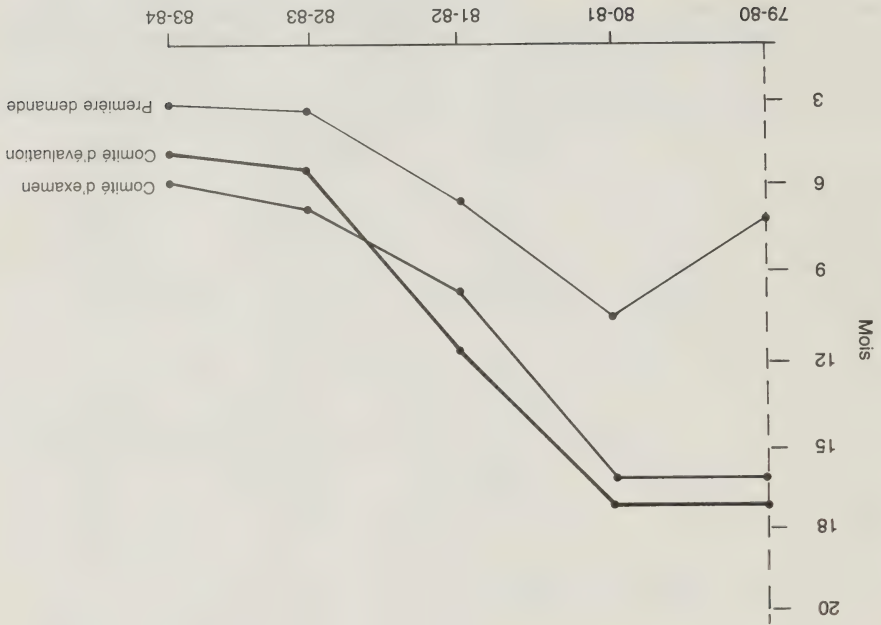
### 3. Efficacité du Programme

Pour mesurer l'efficacité du Programme des pensions, il faut tenir compte de son objectif fondamental d'octroyer des pensions à d'anciens membres des forces armées ou aux personnes à leur charge. On peut donc mesurer l'efficacité du Programme selon la façon dont il applique les dispositions législatives, y compris la durée du processus d'administration, la mesure dans laquelle les dispositions législatives sont bien interprétées, et les prestations qui sont accordées aux bénéficiaires. Le niveau de service et le montant de la pension sont deux indicateurs de la distribution efficace des pensions aux anciens combattants et aux personnes à leur charge.

**Niveau de service:** Cet indicateur permet d'évaluer la qualité des services offerts aux anciens combattants, en ce qui concerne le délai

nécessaire pour traiter une demande aux différentes étapes de la procédure applicable aux pensions, en ce qui concerne la Commission canadienne des pensions seulement. Le graphique 5 indique les tendances à cet égard, de même que des prévisions pour les exercices financiers 1982-1983 et 1983-1984.

Graphique 5: Sommaire du niveau de service



## 2. Initiatives

La Commission canadienne des pensions prendra les initiatives suivantes:

**Système de traitement des prestations:** Un tout nouveau système de traitement des prestations et de contrôle d'exécution a été mis en oeuvre à la fin de 1982. Ce système permettra de réunir des renseignements statistiques et de mesurer la charge de travail. La Commission étudiera la possibilité d'étendre le système d'interrogation et de contrôle d'exécution aux bureaux de district.

**Rapport McCracken:** Un rapport sur les améliorations possibles à apporter à la plupart des formalités administratives et décisionnelles principales de la procédure applicable aux pensions, qui a été rédigé à l'intention du ministre des Affaires des anciens combattants, a été publié en février 1982. Presque toutes les recommandations ont été adoptées et la situation continuera d'être étudiée de façon systématique. On s'attend à ce que toutes les autres recommandations qui sont jugées utiles, pratiques et susceptibles de réduire le délai de traitement au sein de la Commission soient mises à exécution avant l'exercice financier 1983-1984.

**Melilleur service aux clients:** En vue de mieux servir ses clients, la Commission a entrepris une revue des limites géographiques de son territoire pour que les clients puissent obtenir des services plus près d'où ils habitent. Le district d'Hamilton a été élargi de manière à inclure les résidents d'Oakville et des environs. Le bureau secondaire à Kingston a lui aussi été élargi afin de desservir les habitants de Kingston-Peterborough. Cette expansion a été réalisée grâce à une redistribution des ressources.

La Commission se concentrera également sur l'emploi de terminaux et machines de traitement des textes dans l'ensemble des opérations de district. Cette initiative permettra non seulement d'uniformiser la qualité des services, mais aussi d'obtenir une réponse plus rapide des districts dans la plupart des interventions.

**Décentralisation de certaines fonctions:** La Commission étudie la possibilité de transférer certaines fonctions de l'administration centrale à des bureaux de district situés dans des endroits clés. Dans le cadre de sa planification en vue du déménagement, la Commission continue d'analyser des propositions de rationalisation et de systématisation de ses activités administratives et décisionnelles.

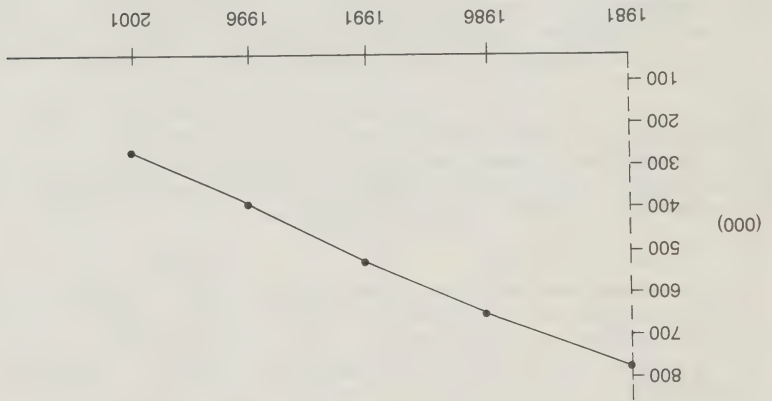
## D. Perspective de planification

### 1. Contexte

Les facteurs les plus importants du contexte qui influenceront le programme sont, entre autres:

**Changements démographiques:** On prévoit que le nombre global d'anciens combattants diminuera au cours des prochaines décennies. Le graphique 4 indique le nombre d'anciens combattants prévu jusqu'en l'an 2001. La diminution du nombre d'anciens combattants entraînera une baisse des besoins de ressources pour le Programme des pensions. Cette diminution sera compensée, en partie, par le nombre croissant de survivants d'anciens combattants qui deviendront admissibles à une pension à la suite de modifications apportées aux mesures législatives en matière de pensions. Comme l'indique le graphique 4, on prévoit que le nombre de personnes à charge qui touchent des pensions atteindra son niveau maximal de 45,000 au cours des prochaines années, et qu'il diminuera ensuite à 25,000 pour ensuite se maintenir à ce niveau jusqu'en l'an 2001.

Graphique 4: Prévisions du nombre d'anciens combattants jusqu'en l'an 2001



**Rendement économique:** L'inflation prévue jusqu'au milieu des années 1980 continuera d'influencer le coût du Programme des pensions. Les retombées de l'inflation sur les pensions d'invalidité et les pensions pour personnes à charge seront minimales puisque les pensions accordées en vertu du Programme augmentent en fonction de la hausse du coût de la vie, selon l'indice des prix à la consommation.

Chaque pensionné invalide est réexaminé de façon régulière, suivant la nature de son invalidité. S'il survient un changement, l'évaluation est rajustée en conséquence. Toutefois, lorsqu'un pensionné atteint l'âge de 55 ans et qu'il touche une pension au même taux depuis trois ans ou plus, l'évaluation de son invalidité est considérée comme stabilisée. Ceci veut dire que même si l'affection ouvrant droit à pension diminue plus tard, l'évaluation ne sera pas réduite. Par contre, si elle s'aggrave, une majoration de la pension pourrait être accordée.

**Indemnisation des anciens prisonniers de guerre:** Un ancien combattant ou un civil, tel que défini par la loi, qui a été fait prisonnier de guerre pendant une période de trois mois ou plus, ou qui a échappé à la capture par l'ennemi ou qui s'est évadé d'un camp de prisonniers pendant une période de trois mois ou plus, peut avoir droit à une indemnité en vertu de la loi sur l'indemnisation des anciens prisonniers de guerre. Le montant combiné de l'indemnité de prisonnier de guerre et de la pension d'invalidité ne doit pas être supérieur au montant fixé dans la loi à l'égard d'invalidités évaluées à 100%. Tel que mentionné auparavant, des dispositions semblables sont prévues pour les personnes à charge survivantes.

**Autres:** Le pensionné qui est atteint d'invalidité totale et qui requiert des soins peut, dans certains cas, se voir octroyer une allocation pour soins. Le montant de l'allocation se fonde sur l'importance des soins requis, mais il est limité à \$671.75 par mois en 1983 (\$602.47 en 1982).

Les pensionnés qui ont subi des amputations ou qui doivent porter des prothèses ou des vêtements spécialement taillés peuvent recevoir une allocation d'indemnisation à l'égard de ces prothèses ou vêtements. L'allocation mensuelle maximale en 1983 est de \$76.10 (\$68.25 en 1982).

Le pensionné qui touche une pension à l'égard d'invalidités évaluées à 100% et qui souffre d'une incapacité exceptionnelle par suite de ces invalidités peut se voir octroyer une allocation mensuelle supplémentaire dont le montant varie, mais ne peut pas dépasser \$537.40 par mois en 1983 (\$481.97 en 1982).

L'ordonnance relative aux rentes et gratifications attachées aux décorations pour bravoure prévoit le versement d'une rente lorsque le bénéficiaire d'une récompense pour bravoure, énumérée dans l'ordonnance, reçoit une pension d'invalidité, une allocation d'ancien combattant ou une rente en vertu de la loi sur la pension de retraite des forces canadiennes.



La Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils prévoit l'octroi de pensions semblables à certains civils qui ont servi pendant la Seconde Guerre mondiale. D'autres lois, règlements et ordonnances régissent l'octroi de pensions dans des conditions bien définies. Lorsque la Commission canadienne des pensions établit qu'un ancien combattant ou un civil souffre d'une invalidité liée au service susmentionné, on dit que cette personne a droit à une pension. La pension d'invalidité est payée en fonction du degré d'invalidité constaté lors d'examen médicaux habituels. Une pension supplémentaire peut être accordée lorsqu'un pensionné invalide a un conjoint ou des enfants ou subvient, en totalité ou en partie, aux besoins de ses père et mère ou frères et sœurs.

**Pensions de survivants:** Après le décès du pensionné, le conjoint survivant et les enfants admissibles d'un pensionné décédé peuvent recevoir, sur demande, soit une pleine pension, soit une pension proportionnelle. Le versement d'une pleine pension aux personnes à charge survivantes sera autorisé s'il est possible de prouver que:

- le décès du pensionné est imputable au service militaire en temps de guerre ou est survenu au cours dudit service; ou
- l'affection ou la blessure ayant entraîné le décès est consécutive ou directement liée au service militaire en temps de paix; ou
- l'ancien combattant recevait ou aurait dû recevoir une pension à l'égard d'une invalidité estimée à 48% ou plus au moment du décès.

Le Projet de loi C-82, qui a reçu la sanction royale en juillet 1981, prévoit maintenant le versement d'une pension proportionnelle aux conjoints ou enfants admissibles d'un pensionné qui, lors de son décès, recevait une pension à l'égard d'une invalidité estimée à 47% ou moins.

Dans des cas spéciaux, lorsque le décès est imputable au service militaire en temps de guerre ou est survenu au cours dudit service ou est consécutive ou directement lié au service en temps de paix et que le pensionné décédé subvient, en totalité ou en partie, aux besoins de ses père et mère ou de ses frères et sœurs, et que ceux-ci ne peuvent adéquatement subvenir à leurs propres besoins, une pension peut être versée. Les paiements de ce genre sont entièrement arbitraires, en fonction du besoin, et peuvent être modifiés selon la situation de chacun.



Graphique 3: Procédure applicable aux pensions et responsables

Étape	Procédure	Responsable
-------	-----------	-------------

Demandes

1. Première demande présentée à la Commission
2. Décision au sujet de la pension, le requérant l'accepte s'il en est satisfait.
3. Deuxième demande, le requérant l'accepte s'il en est satisfait

Appels (en cas de désaccord)

4. Demande d'auditon par un comité d'examen ou un comité d'évaluation de la CCP
5. Décision rendue à l'auditon, l'appelant l'accepte s'il en est satisfait
6. (1) Comité d'examen - détermination du droit à pension  
(2) Comité d'évaluation - détermination du pourcentage de l'invalidité et du montant de la pension correspondant
6. Si l'appelant la conteste à l'étape 5, il demande une auditon par le CRP
7. Décision du CRP

A n'importe quelle étape de la procédure, l'ancien combattant ou la personne à sa charge peut obtenir les services d'un avocat-conseil du Bureau de services juridiques des pensions, qui le(la) représentera à quelque niveau que ce soit, (voir page 5-8 pour des détails).

6. Conditions d'admissibilité aux pensions

Pensions d'invalidité:

En vertu de la loi sur les pensions, des pensions peuvent être versées aux membres et aux anciens membres des forces armées frappés d'une invalidité causée par une blessure ou une maladie ou l'aggravation d'une blessure ou d'une maladie qui est survenue pendant le service militaire en temps de guerre ou qui est consécutive ou directement liée au service militaire en temps de paix. L'article 1.1 de la loi sur les pensions stipule que "les dispositions de la présente loi doivent être libéralement interprétées afin qu'il puisse être satisfait à l'obligation reconnue du peuple canadien et du gouvernement du Canada d'indemniser les membres des forces qui sont devenus invalides ou sont décédés par suite de service militaire, ainsi que les personnes à leur charge."

Le Secrétaire, dirigé par un directeur exécutif, doit fournir à l'administration centrale, aux 17 bureaux de district et aux deux bureaux de sous-district tous les services et les fonctions de soutien en matière de gestion et d'exploitation. Ces services et fonctions comprennent, entre autres, le traitement des demandes, la publication des décisions, les communications avec les pensionnés, les requérants, d'autres personnes et organisations de l'extérieur, de même que la préparation de la documentation en vue des auditions tenues par les comités d'évaluation et les comités d'examen. Le Secrétariat sert également de point central de planification et de liaison avec le Programme des Affaires des anciens combattants du Ministère des Affaires des anciens combattants, les organismes centraux et d'autres ministères, ainsi qu'avec les clients et/ou les organismes qui représentent les anciens combattants.

**Conseil de révision des pensions:** Le Conseil ne fait pas partie de la Commission canadienne des pensions et il rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants. Les deux principales fonctions du Conseil consistent à statuer sur les appels interjetés de décisions rendues par la Commission et à interpréter les dispositions de la loi sur les pensions. Le Conseil est formé d'un président, d'un vice-président, et de cinq membres dont deux sont nommés à titre spécial. Conformément aux dispositions législatives, le Conseil de révision des pensions siège et entend des appels n'importe où au Canada, suivant les directives données par le gouverneur en conseil.

## 5. Procédure applicable aux pensions

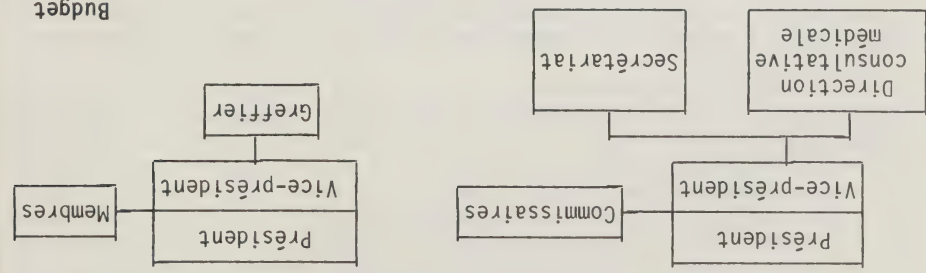
La Commission canadienne des pensions (CCP), le Conseil de révision des pensions (CRP) et le Bureau de services juridiques des pensions (BSJP) sont les trois organismes chargés de traiter les demandes de pension des anciens combattants. D'abord, n'importe quel ancien combattant ou conjoint survivant ou toute autre personne qui estime avoir droit à une pension quelconque peut présenter une demande à la CCP. Après cette première présentation, il y a plusieurs étapes où le requérant peut soumettre d'autres preuves à l'appui de sa demande. Le graphique 3 indique les étapes de base de la procédure de demande de pension ainsi que les organismes chargés de chacune de ces étapes.

4. Plan d'exécution du Programme:

Le graphique 2 donne la structure administrative et les ressources de la Commission canadienne des pensions et du Conseil de révision des pensions.

Graphique 2: Organisation et ressources (en milliers de dollars)

Commission canadienne des pensions      Conseil de révision des pensions



Budget des dépenses principal de 1983-1984	CCP		C-P	
	CP		A-P	
			373	401
	1,263	17,385	18,648	
		667,936		667,936
			Coûts de fonctionnement	
			Subventions	

Commission canadienne des pensions: La Commission se compose d'un président et d'un vice-président, de huit à 14 commissaires dont le mandat peut durer jusqu'à 10 ans (renouvelable) et elle peut compter jusqu'à 10 autres commissaires spéciaux nommés pour une période d'un an (renouvelable). Tous sont nommés par le gouverneur en conseil. Les commissaires sont chargés de statuer sur toutes les premières demandes de pension, y compris les pensions de survivants, de tenir des auditions de comités d'examen ou de comités d'évaluation, et de rendre une décision dans tous ces cas.

La Direction consultative médicale doit fournir des conseils médicaux à la Commission relativement aux éléments de preuve présentés pour étayer les demandes de pension, et déterminer le degré d'invalidité. Elle assure également des services d'examen médicaux, par l'entremise des bureaux de district de la Commission.

La Commission canadienne des pensions rend des décisions et entend des appels à l'égard de demandes de pensions d'invalidité et de pensions de personnes à charge, tandis que le Conseil de révision des pensions fait fonction de tribunal de dernière instance en matière de pensions et interprète les dispositions de la Loi sur les pensions.

## 2. Mandat statutaire

Les activités de la Commission canadienne des pensions sont régies, notamment, par la Loi sur les pensions, en vertu de laquelle des pensions sont octroyées en dédommagement d'invalidités ou de décès liés au service militaire; les parties I à X de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, qui prévoient l'octroi de pensions semblables à l'égard d'invalidités ou de décès imputables au service pendant la Seconde Guerre mondiale dans certaines organisations étroitement associées aux forces armées, comme la marine marchande; et la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, qui accorde des indemnités aux victimes qui ont séjourné dans des camps de prisonniers de guerre.

En outre, la Commission étudie des demandes de pension en vertu d'autres dispositions législatives, notamment le Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation, la Loi sur la continuation de la pension de la Gendarmerie royale du Canada et la Loi sur la prise en charge des prestations de la Commission de secours d'Haïfax. Les paiements en vertu de la Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada et de la Loi sur la continuation de la pension de la Gendarmerie royale du Canada sont prévus dans l'autorisation de dépenser contenue dans le Programme d'application de la Loi du ministre du Solliciteur général. La Commission est également chargée du paiement de gratifications et de rentes attachées à certaines décorations pour bravoure, en vertu de l'ordonnance relative aux rentes et gratifications attachées aux décorations pour bravoure.

Les attributions du Conseil de révision des pensions relativement à la détermination du droit à pension et du montant à verser, et à l'interprétation de la Loi sur les pensions, émanent des articles 75 à 81 de la Loi sur les pensions.

## 3. Objectif du Programme

Le principal objectif du Programme des pensions consiste à verser des pensions aux anciens membres des forces armées ou aux personnes à leur charge, à l'égard d'invalidités ou de décès liés au service.



B. Résumé financier

Les besoins financiers du Programme des pensions tant pour l'année budgétaire que pour l'exercice financier en cours sont indiqués au graphique 1.

Graphique 1: Résumé financier (en millions de dollars)

Budget des dépenses	Prévu	Diffé-	Référence
1983-1984	1982-1983	rence	à la page

Activité des pensions			
Commission canadienne des pensions	685,321	613,726	71,595
	4-17		
Conseil de révision des pensions	1,263	1,086	177
	4-23		
<hr/>			
Années-personnes autorisées			
	401	438	(37)
<hr/>			
	686,584	614,812	71,772
<hr/>			

Les besoins pour 1983-1984 présentent une augmentation de \$71,772,000 par rapport aux prévisions de 1982-1983 en raison des principaux éléments suivants:

- augmentation des prestations de pension en raison de l'indexation annuelle de l'indice des prix à la consommation, et projet de lois C-82 \$70,010,000
- prévisions en vue de l'augmentation du traitement et des coûts d'exploitation causée par l'inflation; \$ 2,000,000
- diminution des années-personnes de 0.8% imposée par le Conseil du Trésor (\$107,000)

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des pensions se compose de la Commission canadienne des pensions et du Conseil de révision des pensions, qui rendent tous deux des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants.

A. Points saillants

En 1983-1984, le Programme des pensions compte réaliser les travaux suivants:

- verser des prestations à 100,428 pensionnés et à 42,413 personnes à charge admissibles et autres ayants droit; ces chiffres représentent respectivement une diminution de 2% et une augmentation de 11% par rapport à 1982-1983;
- s'assurer que la Commission canadienne des pensions (CCP) traite 5,600 demandes d'octroi ou de révision de pensions et ses 3,600 appels à être entendus par ses comités d'examen et ses comités d'évaluation; ces chiffres représentent par rapport à 1982-1983 une diminution de 27% pour ce qui est des demandes d'octroi ou de révision des pensions et une augmentation de 20% du nombre d'appels (voir page 4-21);
- s'assurer que la Commission canadienne des pensions (CCP) compte pouvoir respecter les délais moyens d'exécution ci-après:
  - moins de 90 jours pour rendre une décision à l'égard des premières demandes;
  - moins de 150 jours et moins de 180 jours respectivement pour statuer sur les appels entendus par les comités d'évaluation ou les comités d'examen (voir page 4-22).
- Les besoins financiers relatifs au paiement de pensions par la CCP en 1983-1984 sont estimés à \$667,936,000 (\$597,926,000 en 1982-1983). Cette augmentation de \$70,010,000 ou de 11.7% est attribuable au relèvement annuel automatique des pensions et à des modifications législatives (Projet de loi C-82) qui accordent des prestations plus étendues aux conjoints survivants et à d'autres personnes à charge.



Extraits de la Partie II  
du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

Le ministre des Affaires des anciens combattants demande l'autorisation de dépenser \$684,878,000 pour l'exécution du Programme des pensions durant l'exercice 1983-1984. De ce montant, \$16,942,000 devront être affectés aux dépenses de fonctionnement, et \$667,936,000 aux subventions et contributions. Les autres dépenses de fonctionnement, estimées à \$1,706,000 et affectées aux avantages sociaux des employés, seront payées en vertu des autorisations statutaires existantes.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS		
	1983-1984	1982-1983
	\$	\$
Budgétaire		

**Crédit 15 - Pensions -**  
Conseil de révision des pensions - Dépenses de fonctionnement

**Crédit 20 - Pensions -**  
Commission canadienne des pensions - Dépenses de fonctionnement

**Crédit 25 - Pensions -**  
Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor

**Statutaire - Contributions**  
aux régimes d'avantages sociaux des employés

Total du Programme

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

4-4

Section I

Aperçu du Programme

- A. Points saillants 4-5
- B. Résumé financier 4-6
- C. Données de base 4-6

- 1. Introduction 4-6
- 2. Mandat statutaire 4-7
- 3. Objectif du Programme 4-7
- 4. Plan d'exécution du Programme 4-8
- 5. Procédure applicable aux pensions 4-9
- 6. Conditions d'admissibilité aux pensions 4-10

- D. Perspective de planification 4-13
- 1. Contexte 4-13
- 2. Initiatives 4-14
- 3. Efficacité du Programme 4-15

Section II

Analyse par activité

- A. Commission canadienne des pensions 4-17
- B. Conseil de révision des pensions 4-23

Section III

Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article 4-26
- 1. Dépenses par article 4-27
- 2. Dépenses en personnel 4-28
- 3. Subventions et contributions 4-29
- B. Analyse des coûts 4-29







## 2. Dépenses en personnel

Graphique 7: Années-personnes et traitement annuel moyen par catégorie

1983-1984		1982-1983		1981-1982		
A-P Traitement moyen	A-P Traitement moyen	A-P Traitement moyen	A-P Traitement moyen	A-P Traitement moyen	A-P Traitement moyen	
Direction	8	50,476	8	48,441	8	44,481
Scientifique et professionnelle	1	59,805	1	58,345	1	48,011
Administration et service extérieur	15	27,622	17	28,543	16	24,973
Technique	2	29,699	-	-	-	-
Soutien administratif	9	20,086	9	17,805	8	16,026

## B. Analyse des coûts

Graphique 8: Coût net du Programme pour l'année 1983-1984 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonction-nement 1983-1984	Ajouter autres coûts	Coût total	Coût total 1982-1983
Commission des allocations aux anciens combattants	1,533	127	1,660
			1,574

Les autres coûts de \$127,000 comprennent:

- locaux fournis gratuitement par le ministre des travaux publics
- autres services fournis gratuitement par d'autres ministères

(Renseignements supplémentaires) 3-15



Section II  
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article  
1. Dépenses par article

Graphique 6: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses			1983-1984		1982-1983		1981-1982	
			Prévisions		Réelles			
Personnel	Traitements et salaires	Contributions aux régimes	1,198	1,178	958	152	67	36
Biens et services	Transports et communications	Services professionnels et	129	86	67	36	11	9
	spéciaux	Services publics, fournitures	21	18	36	152	10	9
	Toutes autres dépenses	et approvisionnements	9	9	3	152	10	9
Total des coûts de fonctionnement			1,524	1,454	1,225	152	10	9
Capital			2	3	24	152	10	9
Subventions et contributions			7			152	10	9
Dépenses totales			1,533	1,457	1,249	152	10	9

3-14 (Programme de la Commission des allocations  
aux anciens combattants)

Les révisions constituent une charge de travail provenant de l'intérieur et, comme dans le cas des appels, leur complexité varie. Conformément à ses attributions, c'est-à-dire veiller à ce que l'ancien combattant reçoive toutes les prestations auxquelles il a droit en vertu de la Loi, la Commission vise, dans des conditions idéales, à un taux beaucoup plus élevé de révision des décisions rendues. Vu le nombre croissant des appels et leur priorité, la Commission a dû réaffecter une partie de ses ressources à l'étude des appels, restreignant ainsi ses activités de révision. Toutefois, si les activités en cours sont un succès, on prévoit pouvoir entreprendre un plus grand nombre de révisions.

Des précédents sont rendus lorsqu'une nouvelle interprétation importante a été donnée ou qu'il se produit un écart important des pratiques antérieures.

### Graphique 5: Résumé de l'activité réelle et prévue de la Commission, de 1978 à 1983

Année	Nombre de révisions	Nombre d'appels	Nombre de précédents	Nombre total de cas
1978	361	456	29	846
1979	292	469	27	788
1980	109	393	17	519
1981	109	501	25	635
1982	300	800	25	1,125 1
1983	500	600	20	1,120 2

1 Prévisions  
2 Budget des dépenses

Le graphique 4 donne des renseignements sur le rendement de plusieurs des critères d'efficacité déjà mentionnés.

Comme l'indique le graphique 4, la Commission examine environ 1% des cas jugés par les ARA. Ces cas ont tendance à être les plus complexes et les plus difficiles. Par conséquent, les décisions des ARA qui ont été modifiées ou renversées par la Commission n'enlève rien à la qualité de la plupart des décisions en première instance rendues par les ARA.

Graphique 4: Sommaire des décisions

Cas où la Commission était d'accord avec l'ARA					Cas où la Commission a modifié ou renversé les décisions de l'ARA				
Prévu	1983-1984	%	Prévu	1982-1983	%	Réelles	1981-1982	%	
Appels	281	46.8	294	36.8	146	29.1			
Révisions	209	41.8	95	31.8	25	22.9			
Appels	379	53.2	506	63.2	355	70.9			
Révisions	291	58.2	205	68.2	84	77.1			

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Vu la nature quasi-judiciaire des travaux de la Commission, il est difficile d'établir un rapport entre les résultats et les ressources. Bien qu'il soit impossible de représenter la charge de travail en unités de production, on prévoit que la Commission peut absorber le surcroît de travail et continuer à atteindre son objectif grâce à la plus grande productivité qui se manifesterait lorsque les nouveaux employés connaîtront mieux les dispositions législatives.

Les appels, qui constituent une charge de travail provenant de l'extérieur, ont priorité sur les autres travaux de la Commission. Les cas sont très variés, et de 20 à 200 heures-personnes peuvent être consacrées à un seul appel, selon sa complexité, jusqu'à l'étape de décision finale. De 1979 à 1981, la Commission a réglé en moyenne 454 appels, dans un délai moyen d'environ 60 jours. En 1982-1983, les délais d'exécution interne sont passés en moyenne à 83 jours à cause de l'augmentation considérable du nombre d'appels.

défavorisait bon nombre de bénéficiaires, car on réduisait ou cessait de verser leur allocation dans les derniers mois de l'année d'allocation d'ancien combattant. L'abandon de cette méthode changera fondamentalement le Programme des allocations et évitera des difficultés financières aux anciens combattants et aux personnes à leur charge.

- L'adoption du principe selon lequel étant donné que les anciens membres des forces qui se sont déplacés entre le Canada et Terre-Neuve, les Bermudes ou les Antilles pendant la Seconde Guerre mondiale sont sortis des eaux territoriales dans l'exercice de leurs fonctions, ils ont donc servi sur un théâtre de guerre et, par conséquent, répondent maintenant aux exigences d'admissibilité à une allocation en raison du service. Grâce à leur charge, leurs veuves et leurs orphelins qui, auparavant, n'avaient pas droit à une allocation peuvent maintenant demander des prestations en vertu du Programme.

Plus grande uniformisation à l'échelle nationale de l'interprétation des lois et règlements et la de prise de décisions en matière d'allocations.

### 3. Efficacité du Programme

La Commission des allocations aux anciens combattants a pour objectif principal de veiller à ce que les requérants et les bénéficiaires d'allocations reçoivent toutes les prestations auxquelles ils ont droit en vertu de la Loi. Les critères suivants mesurent l'efficacité du Programme pour ce qui est de l'objectif à atteindre:

- la fréquence d'utilisation des services par les anciens combattants et les personnes à leur charge indique bien s'ils estiment recevoir un traitement juste. Au cours des trois dernières années, il y a eu une forte augmentation du nombre d'appels interjetés par des requérants. Au cours de cette période environ 454 appels ont été reçus chaque année. La Commission a tout lieu de croire que la fréquence des appels restera élevée et ce, en partie à cause des modifications législatives en vertu desquelles un plus grand nombre d'anciens combattants deviennent admissibles à des prestations et de la conjoncture économique difficile qui se maintient;
- les décisions justes rendues à l'égard des anciens combattants, dans le cadre du processus d'appel et de revue;
- les décisions plus judicieuses des autorités régionales, grâce à une meilleure connaissance de la politique de la Commission;

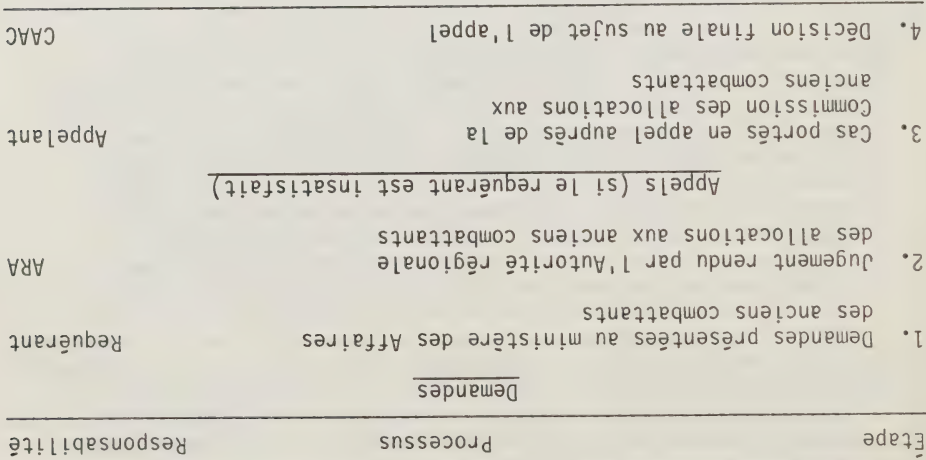
Les précédents ou les modifications aux règlements qui augmentent le nombre d'avantages offerts aux anciens combattants et aux personnes à leur charge. Voici quelques exemples de principes contenus dans des récents précédents:

- L'adoption du principe selon lequel lorsqu'un requérant ou un bénéficiaire informe le Ministère d'un changement dans la situation de son revenu ou des personnes à sa charge, comme il est tenu de le faire, et que l'absence de mesures à cet égard ou encore le type de mesures prises par l'autorité régionale aboutit au versement de paiements d'allocations plus élevés qu'il n'est prévu par la loi, alors aucune partie des versements n'est considérée comme un paiement d'allocation auquel le bénéficiaire n'a pas droit.

- L'adoption du principe selon lequel lorsqu'un changement se produit dans la situation d'un bénéficiaire, le montant auquel il aura droit pendant l'année qui vient, est calculé en fonction de son revenu non exempté prévu au cours des douze prochains mois. Par le passé, on restreignait l'allocation prévue pour un ancien combattant à un montant annuel fixe. Cette pratique



Graphique 3: Processus et responsabilités en matière d'allocations



D. Perspective de planification

1. Contexte

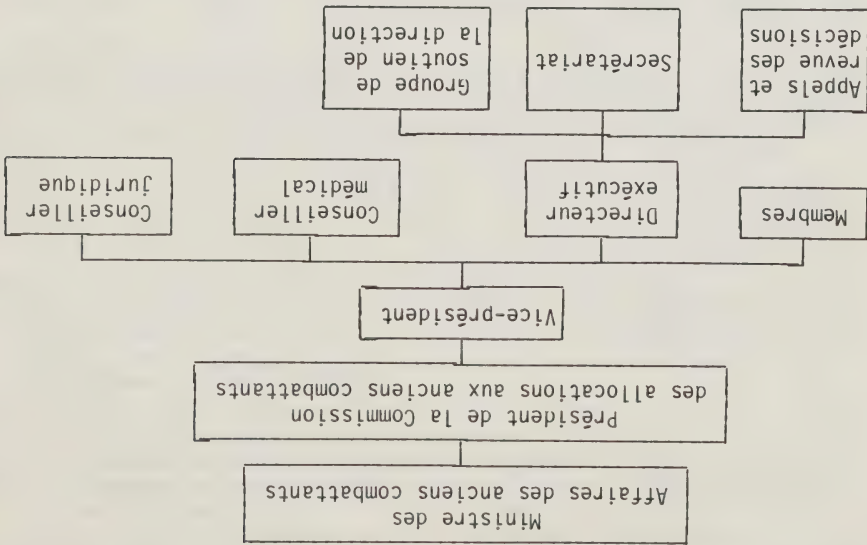
La conjoncture économique nationale a tendance à influencer fortement la charge de travail de la Commission. En effet, lorsque le pays éprouve des difficultés économiques, les bénéficiaires sont portés à interjeter appel de toute décision qui, selon eux, restreint leur droit à des prestations. A l'heure actuelle, le nombre des appels augmente de façon continue. La nature complexe des appels, dont un grand nombre portent actuellement sur des questions d'évaluation du revenu, nécessite de la part de la Commission un travail supplémentaire avant qu'elle puisse en arriver à une décision.

2. Initiatives

La CAC a mis au point des critères de tri des demandes envoyées à la Commission en vertu desquels lorsque des appels sont interjetés parce que l'ARA ne s'en est pas tenue à certaines interprétations déjà données ou parce que de nouveaux renseignements pertinents sont maintenant disponibles ils sont maintenant acheminés à l'autorité régionale en cause. Le droit ultime du client d'obtenir une décision de la Commission est donc ainsi garanti. Cette mesure vise à accélérer les services offerts aux requérants et aux bénéficiaires et à réduire les délais internes d'exécution. En 1983-1984, la Commission procédera à un contrôle des délais d'exécution, afin de s'assurer que cette mesure donne les résultats souhaités.



Graphique 2: Organigramme



## 6. Processus en matière d'allocations

L'article 30 de la Loi sur les allocations aux anciens combattants stipule que le Ministre est chargé de l'application de la Loi, sauf en ce qui concerne le pouvoir, l'autorité et la juridiction aux fins de l'étude et du jugement de demandes d'allocations sous le régime de la Loi. Il y a au pays sept autorités régionales des allocations aux anciens combattants (ARA) qui rendent des jugements en première instance. (Les ARA font partie de la Direction générale des services aux anciens combattants au sein du Programme des Affaires des anciens combattants). Elles jouissent d'autorités et de pouvoirs entiers et sans restriction, et elles ont juridiction totale dans ce domaine. Un requérant peut interjeter appel auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants d'un jugement rendu par l'ARA ou les décisions de celle-ci seront revues directement par la Commission des allocations aux anciens combattants.

la loi sur les PAGC, la ou la Commission est la seule autorité compétente; fournir des interprétations de la loi sur les AAC, de la loi sur les PAGC et des règlements qui s'y rattachent; conseiller le Ministre au sujet des règlements liés à la loi sur les AAC et à la loi sur les PAGC. La Commission rend également des décisions qui constituent des précédents permettant de perfectionner constamment la jurisprudence relative aux mesures législatives.

## 5. Plan d'exécution du programme

Organigramme: Comme l'indique le graphique 2, la Commission se compose d'un président, d'un vice-président, de trois membres et de trois membres temporaires nommés par le gouverneur en conseil.

Le président de la Commission contrôle et dirige les tâches que doivent accomplir les autres membres de la Commission et les employés du Ministère que le Ministre peut déléguer auprès de la Commission. Le président doit rendre des comptes au Parlement, par l'entremise du ministre des Affaires des anciens combattants. Le sous-ministre des Affaires des anciens combattants et le secrétaire national de la Légion royale canadienne sont d'autres membres de la Commission, et ils ne sont pas rémunérés.

Parmi les 35 années-personnes autorisées pour 1983-1984, deux d'entre elles ont été réservées pour les postes de président, de vice-président et six pour les membres de la Commission. La Commission affectera les 27 autres années-personnes aux travaux administratifs et de soutien nécessaires à l'exécution de son mandat.

Groupe de soutien de la direction: Six années-personnes sont nécessaires à la prestation de services spécialisés à l'intention du président, du vice-président et des membres de la Commission.

Division des appels et de revue des décisions: Onze années-personnes sont nécessaires à la révision systématique et à la préparation des résumés des cas au sujet desquels la Commission doit se prononcer et à la promulgation des décisions de la Commission.

Division du secrétaire exécutif et du greffier: Dix années-personnes sont nécessaires à la prestation de services de soutien à la Commission dans les domaines de l'inscription des cas nécessitant une décision et de la préparation d'ordres du jour à cette fin, à la rédaction des procès-verbaux officiels des délibérations de la Commission, à la promulgation des précédents, à la publication de lignes directrices internes concernant la politique et à la prestation de divers services connexes.

## C. Données de base

### 1. Introduction

Ce Programme offre une voie d'appel aux requérants et aux bénéficiaires qui contestent le bien-fondé du refus de leur demande de prestations en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils. Les programmes au sujet desquels la Commission est appelée à rendre des décisions sont administrés par le ministère des Affaires des anciens combattants. Les décisions initiales sont rendues par sept autorités régionales qui sont des organismes indépendants appelés à se prononcer. La Commission conseille le Ministre au chapitre du Règlement sur les allocations aux anciens combattants et du Règlement sur les allocations pour les civils.

### 2. Mandat statutaire

Les dispositions législatives qui régissent le fonctionnement de la Commission sont énoncées dans la Loi sur les allocations aux anciens combattants (LAAc), dans le Règlement sur les allocations aux anciens combattants, dans la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils (LPAcG), et dans le Règlement sur les allocations pour les civils.

Les lois et les règlements susmentionnés définissent les conditions d'admissibilité aux prestations qu'ils prévoient. Pris collectivement, les précédents de la Commission constituent la jurisprudence en matière d'allocations. Ces décisions servent de guide aux autorités régionales et au ministère des Affaires des anciens combattants.

### 3. Objectif du Programme

Le Programme a pour objectif de veiller à ce que les anciens combattants ont droit en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et les personnes à leur charge touchent les prestations auxquelles ils ont droit en vertu de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils.

### 4. Description du Programme

Les principales responsabilités de la Commission sont les suivantes : faire fonction de tribunal d'appel pour les requérants et les bénéficiaires qui s'estiment lésés; revoir les décisions des autorités régionales pour s'assurer qu'elles sont conformes à l'objet des lois et que ces dernières sont appliquées uniformément partout au Canada; rendre des décisions en vertu d'articles déterminés de la Loi sur les AAC et de

A. Points saillants

- Des mesures seront prises en 1983-1984 afin de ramener la période d'étude actuelle des appels de 83 jours à moins de 60 jours.

B. Résumé financier

Le graphique 1 expose par activité les besoins financiers du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants pour l'année budgétaire et l'exercice financier en cours.

Graphique 1: Résumé financier (en milliers de dollars)

Référence à la page	Diffé- rence	Prévu 1982-1983	Budget des dépenses 1983-1984	Années-personnes autorisées
3-12	76	1,457	1,533	35
				35

Appels, révisions,  
décisions et  
interprétations

# Extrats de la Partie II

## du Budget des dépenses

### Autorisation d'affectation de crédits

L'autorisation est demandée de dépenser \$1,377,000 pour le Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants pour 1983-1984. Les autres dépenses évaluées à \$156,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu des autorisations statutaires existantes.

### Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS		
1983-1984	1982-1983	Différence
Budgétaire	\$	\$
Credit 10 - Commission des allocations aux anciens combattants - Dépenses du Programme et subvention inscrite au Budget	1,377,000	1,341,000
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	156,000	3,000
Total du Programme	1,533,000	1,494,000
		39,000

3-4 (Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants)

3-4	Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
	Section I
	Aperçu du Programme
3-5	A. Points saillants
3-5	B. Résumé financier
3-5	C. Données de base
3-6	1. Introduction
3-6	2. Mandat statutaire
3-6	3. Objectif du Programme
3-6	4. Description du Programme
3-7	5. Plan d'exécution du Programme
3-8	6. Processus en matière d'allocations
3-9	U. Perspective de planification
3-9	1. Contexte
3-10	2. Initiatives
3-10	3. Efficacité du Programme
3-12	4. Données sur le rendement et justification des ressources
	Section II
	Renseignements supplémentaires
3-14	A. Analyse par article
3-14	1. Dépenses par article
3-15	2. Dépenses en personnel
3-15	B. Analyse des coûts





---

Programme de la Commission  
des allocations aux anciens  
combattants  
Plan de dépenses  
1983-1984

---



C. Lois et règlements concernant le Programme des Affaires des anciens combattants

1. Lois

Loi sur les prestations aux anciens combattants alliés  
Loi sur l'aide aux enfants des morts de la guerre (Education)  
Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils  
(Partie XI)  
Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants  
Loi sur les prestations de service de guerre pour les  
pompiers  
Loi de l'assurance des soldats de retour au pays  
Loi d'établissement de soldats  
Loi sur les prestations de service de guerre pour les  
surveillants  
Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants  
Loi sur l'assurance des anciens combattants  
Loi sur les terres destinées aux anciens combattants  
Loi sur la réadaptation des anciens combattants  
Loi sur les indemnités de service de guerre  
Loi sur les allocations aux anciens combattants  
Loi sur le corps féminin de la Marine royale et le  
South African Military Nursing Service (Prestations)

2. Règlements

Règlement sur le Fonds de secours (AAC et AGC)  
Règlements concernant la curatelle des biens des anciens  
combattants  
Règlement concernant la corporation dite Last Post Fund  
Règlements sur la formation des pensionnés  
Règlements sur les atelières d'anciens combattants  
Règlements sur l'inhumation des anciens combattants  
Règlements sur les successions des anciens combattants  
Règlement sur le traitement des anciens combattants

# B. Analyse des coûts

Graphique 26: Coût net du Programme pour 1983-1984 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionne- ment	Ajouter autres coûts	Coût total	Sous- traitre recettes	Coût	
				total	net
1983-1984	coûts	total	recettes	total	net
749,604	20,621	770,225	30,171	740,054	662,961

Les autres coûts de \$20,621,000 comprennent:

- locaux fournis gratuitement par le Ministère 8,387
- services fournis gratuitement par d'autres ministères 7,980

- logement (Travaux publics) 1,456
- émission des chèques (Approvisionnements et Services) 2,264
- assurance chirurgicale-médicale des employés (Conseil du Trésor) 534
- indemnisation des employés (Travail)

Les recettes comprennent:

- rentes portées en recettes - intérêt sur les prêts consentis en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants 13,800
- régimes provinciaux d'assurance - hospitalisation 8,771
- autres 7,600

Budget des dépenses	1983-1984	Prévues 1982-1983
---------------------	-----------	-------------------

Paiements en vertu de la Loi sur les indemnités de service de guerre Crédits de réadaptation en vertu de l'article 8 Remboursement, en vertu de l'article 15, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants Rajustement des engagements actuariels de combattants Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour au pays Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants	2,000	200,000	746,000
	63,000	63,000	63,000
	746,000	746,000	746,000
	200,000	200,000	52,000
	449,641,000	449,641,000	404,069,000
Total des subventions			
Contributions			
Services de santé Subventions à diverses provinces relativement à la prestation de services de prothèses aux anciens combattants	200,000	200,000	52,000
	449,641,000	449,641,000	404,069,000

Sguten social et financier Ete Canada - Programme d'emploi pour étudiants	60,000		
	31,079,000	20,000,000	5,828,000
Services de santé Contributions aux provinces respectives conformément aux accords relatifs au transfert des hôpitaux du Ministère Contributions accordées aux anciens combattants âgés, afin de les aider à payer les coûts des soins de longue durée non couverts par les programmes médicaux provinciaux	31,079,000	20,000,000	5,828,000
	36,907,000	21,680,000	1,620,000
Total des contributions			
Total des subventions et contributions			
486,548,000	425,749,000		



#### 4. Subventions et contributions

Graphique 25: Subventions et contributions

Subventions		
Soutien social et financier		
Allocations aux anciens combattants		
et allocations de guerre pour les civils:		
Armée de campagne du Nord-Ouest		
Guerre sud-africaine		
Première Guerre mondiale		
Seconde Guerre mondiale et opération		
militaire de Corée		
Service durant les deux guerres		
mondiales		
Allocations de guerre pour les civils		
Assistance accordée en conformité avec		
les dispositions du Règlement sur le		
Fonds de secours		
Fonds de bienfaisance de l'Armée		
Légion royale canadienne		
Association canadienne des anciens		
combattants au Royaume-Uni		
Autres prestations -		
Enfants des morts de la guerre		
(Aide à l'éducation)		
Formation universitaire et professionnelle		
Aide aux anciens combattants canadiens -		
District d'outre-mer		
Remboursement, en vertu du paragraphe		
3 de l'article 10 de		
la Loi sur la réadaptation des anciens		
combattants (S.R., c.V-5)		
Société dite Last Post Fund		
Mesures spéciales d'aide au logement		
pour les anciens combattants		
Commonwealth War Graves		
Commission		
Cimetière commémoratif des		
Nations Unies en Corée		
Allocations de traitement et		
prestations connexes		
Budget des dépenses	1983-1984	1982-1983
Prévues		
	\$	\$
	4,525,000	3,858,000
	16,000	16,000
	2,500,000	2,500,000
	72,000	100,000
	1,150,000	1,066,000
	2,000	2,000
	46,000	46,000
	1,115,000	960,000
	36,000	30,000
	1,800,000	2,400,000
	18,000	18,000
	9,000	9,000
	1,000	1,000
	403,448,000	358,274,000
	13,000,000	15,000,000
	40,000	47,000
	2,000	2,000

2-36 (Programme des Affaires des anciens combattants)

Graphique 24: Ventilation des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Travaux par activité	Coût total estimatif courant	Depenses prévues jusqu'au 31 mars 1983	Prévisions 1983-1984	Besoins des années futures
Administration du Ministère Meubles et matériel - Projet de déménagement	1,480	510	605	365
Services de santé Hôpital Sainte-Anne - Construction d'une nouvelle aile matériel et véhicules - Toutes les régions	300	-	300	-
	1,046	-	1,046	-

(Renseignements supplémentaires) 2-35

## 2. Dépenses en personnel

Graphique 22: Années-personnes et traitement annuel moyen par catégorie

1983-1984	A-P Traitement moyen	1982-1983	A-P Traitement moyen	1981-1982	A-P Traitement moyen
-----------	----------------------	-----------	----------------------	-----------	----------------------

Direction	17	64,251	15	60,050	15	52,327
Scientifique et professionnelle	398	33,567	558	29,245	536	26,072
Administration et service extérieur	1,022	31,570	986	29,988	939	26,584
Technique	22	25,831	55	22,693	47	19,442
Soutien administratif	1,390	21,366	1,345	17,754	1,409	15,958
Exploitation	917	18,228	1,361	17,172	1,384	14,907
Personnel exclu du Ministère	7	36,429	7	32,857	7	28,571

## 3. Dépenses en capital

Graphique 23: Répartition des coûts en capital (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévus	Réels	
1983-1984	1982-1983	1981-1982	
Construction, entretien et rénovation	721	1,300	819
Matériel et véhicules	1,995	1,699	1,167
	2,716	2,999	1,986

2-34 (Programme des Affaires des anciens combattants)

Section III  
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Graphique 21: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1983-1984	Prévisions 1982-1983	Réelles 1981-1982
Personnel	100,395	102,922	91,081
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des employés	13,047	12,970	13,296
Autres frais touchant le personnel	2	2	1
Biens et services	65,962	56,371	47,221
Paiements aux hôpitaux contractuels			
Transports et communications	14,262	13,028	9,841
Services professionnels et			
spéciaux	44,453	41,519	35,838
Services publics, fournitures			
et approvisionnements	13,849	15,322	13,070
Toutes autres dépenses	8,370	7,320	4,881
Total des dépenses de fonctionnement	260,340	249,454	215,229
Capital	2,716	2,999	1,986
Subventions et contributions	486,548	425,749	366,499
	749,604	678,202	583,714

(Renseignements supplémentaires) 2-33

## Description

L'administration du Ministère comprend le fonctionnement du cabinet du Ministre, des bureaux du sous-ministre, du sous-ministre adjoint (Opérations dans la Capitale nationale), du sous-ministre adjoint (Finances, Personnel et Administration), et les services de soutien administratif, à savoir: la gestion financière, l'administration du personnel, les services de planification et d'évaluation, les relations publiques, les services administratifs, la consultation en matière de gestion interne, les cérémonies de commémoration et les services de traitement électronique des données. Les frais d'entretien du Groupe d'étude sur le déménagement, ainsi que les coûts du jumelage des postes, des opérations de soutien administratif parallèles, de dotation, de formation et de déménagement, sont inclus dans les coûts de l'activité "Administration du Ministère".

## Données sur le rendement et justification des ressources

Les coûts de l'activité "Administration du Ministère" s'élevaient à 37.4 millions de dollars en 1983-1984 (Budget des dépenses), à 37.3 millions de dollars en 1982-1983 (Prévus), à 31.5 millions de dollars en 1981-1982 et à 24.8 millions de dollars en 1980-1981.

Objectif

Assurer aux Affaires des anciens combattants des services de soutien en matière de finances, d'administration, de personnel et de gestion les plus efficaces et les plus rentables qui soient et contribuer de façon efficace à la gestion des Affaires des anciens combattants.

Voici quelques-uns des buts précis fixés dans le cadre de cet objectif:

- achever l'élaboration et la mise en oeuvre d'un système financier intégré;
- assurer des services d'exploitation et d'entretien efficaces et économiques des systèmes de TED à l'appui des 25 systèmes d'application de TED du Ministère et des organismes associés;
- procéder aux évaluations et aux vérifications approuvées par la direction du Ministère et aux vérifications approuvées par la

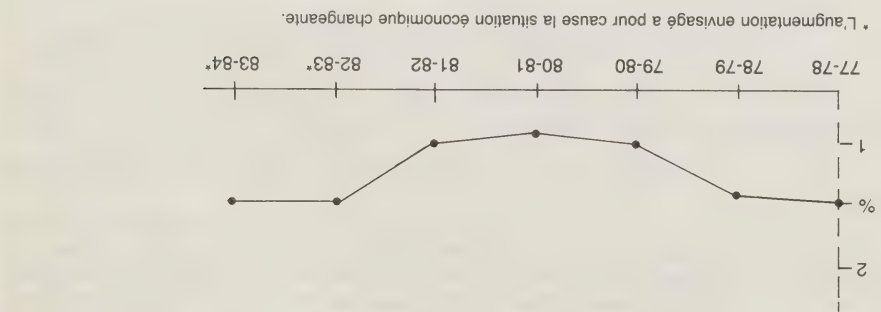
Résumé des ressources

Les dépenses de l'activité "Administration du Ministère" représenteront 5% des dépenses totales de l'ensemble des Affaires des anciens combattants pour 1983-1984.

Graphique 20: Dépenses de l'activité en milliers de dollars et en années-personnes

Ministère	Administration du				A-P
	\$	A-P	\$	A-P	
Budget des dépenses	1983-1984		Prévues	1982-1983	
					Différence
	37,375	693	37,310	732	65
	(39)				



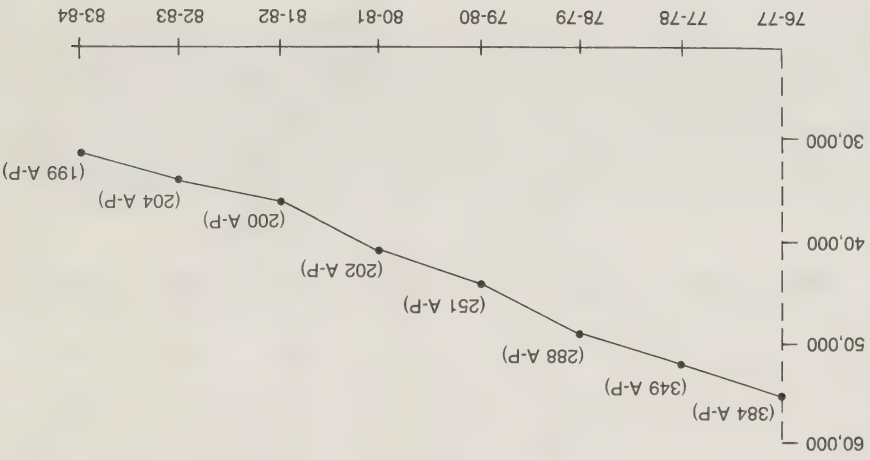


Graphique 18: Rapport entre les arriérés et le total des montants dus

Le mandat actuel veut que l'une des responsabilités les plus importantes de l'activité soit le recouvrement à temps de tous les montants dus à la Couronne. Le graphique 18 indique le rapport entre les arriérés et le total des montants dus à la fin de chaque exercice financier, et ce de 1977-1978 à 1983-1984.

Graphique 19: Comptes actifs en début d'année financière et années-personnes nécessaires

Le graphique 19 indique le nombre de comptes actifs au début de chaque exercice financier ainsi que le nombre d'années-personnes nécessaires au fonctionnement du Programme.



2-30 (Programme des Affaires des anciens combattants)

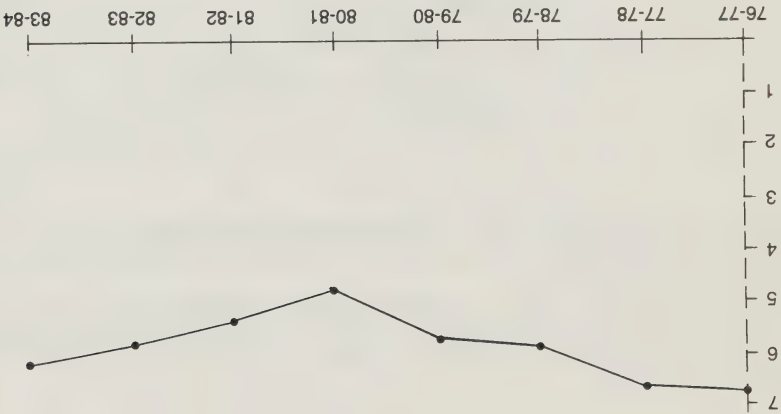
# Description

L'activité de gestion des contrats immobiliers dispense des services aux anciens combattants, à leurs héritiers et à leurs représentants, par l'entremise de quatre bureaux régionaux, de huit bureaux de district, de deux bureaux de service (dont le nombre sera réduit à un seul en 1983-1984) et de 37 bureaux locaux, afin de veiller à ce que les objectifs de l'activité soient atteints. Depuis la cessation complète d'octroi de l'activité en 1977, l'activité ne remplit essentiellement qu'une fonction de gestion, de contrôle, de consultation et de recouvrement. En date du 1<sup>er</sup> avril 1983, il y aura 32,352 comptes actifs et 258.4 millions de dollars à recouvrer.

## Données sur le rendement et justification des ressources

Comme le montre le graphique 17, un des indices clés du rendement est le nombre d'années-personnes par 1,000 comptes actifs.

Graphique 17: Années-personnes par 1,000 comptes actifs



L'augmentation constatée à partir de 1981-1982 est attribuable au transfert de la fonction de comptabilité du Fonds de l'OEAA et des neuf années-personnes nécessaires à cette fonction, des Services aux anciens combattants à l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants de la région de l'Ontario. Il se peut que le maintien essentiel d'un niveau satisfaisant de service aux clients aboutisse un jour à une perte d'efficacité.

C. Gestion des contrats immobiliers

Objectif

Assurer la mise en application efficace et efficiente de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants et des règlements connexes, en orientant, consultant et aidant les anciens combattants, leurs héritiers, leurs légataires et leurs représentants personnels à acquérir le titre de la propriété régi par un acte de vente et à respecter leurs engagements contractuels.

Voici quelques-uns des buts précis fixés dans le cadre de cet objectif:

- maintenir le niveau des paiements en retard à 1.5% ou moins du montant total des dettes envers la Couronne;
- faire approuver et mettre en application les recommandations d'une étude actuelle en cours afin d'établir une structure administrative qui correspondrait le mieux possible à la diminution du nombre de clients;
- faire passer le nombre de bureaux de service dans la région de l'Ouest de 2 à 1;
- analyser la demande de services dans tous les bureaux locaux, et continuer de fermer les bureaux dont l'existence n'est plus justifiée.

Résumé des ressources

Les dépenses de l'activité "Gestion des contrats immobiliers" représenteront 0.9% des dépenses totales du Programme pour 1983-1984.

Graphique 16: Dépenses de l'activité en milliers de dollars et en années-personnes

Budget des dépenses 1983-1984	A-P	\$	Prévues 1982-1983	A-P	\$	Différence
Gestion des contrats immobiliers	6,987	197	6,533	204	454	(7)

Subventions et contributions: En 1963, le gouvernement a annoncé l'adoption d'une politique de transfert des hôpitaux pour anciens combattants à d'autres autorités en vue d'entretenir la motivation professionnelle et de garantir la prestation de soins de qualité. En vertu de l'accord, des subventions et des contributions ont été accordées aux provinces respectives. La plus grosse part de celles qui doivent être versées en 1983-1984 se rattache aux accords de transfert des hôpitaux, et des contributions de \$31,079 seront versées aux provinces respectives (voir graphique 15), conformément aux accords de transfert des hôpitaux du Ministère. Les conditions varient suivant chacune des ententes négociées par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

Graphique 15: Contributions aux provinces à la suite du transfert des hôpitaux (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1983-1984	Prévues 1982-1983	Réelles 1981-1982
Nouvelle-Écosse	6,000	-	2,597
Québec	4,000	500	-
Ontario	12,000	13,000	670
Manitoba	7,200	4,000	-
Alberta	875	2,000	3,137
Colombie-Britannique	1,004	2,500	2,630
	31,079	22,000	9,034

Graphique 14: Autres services de santé achetés (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1983-1984	Prévis 1982-1983	Réels 1981-1982
Services dans des hôpitaux ne relevant pas du Programme	54,841	46,151
Services d'optométrie	554	452
Médicaments	18,027	13,708
Services médicaux (libre choix du médecin)	1,108	1,019
Services dentaires (libre choix du dentiste)	3,784	3,481
Autres services professionnels	1,194	1,019
Services infirmiers	738	679
Services d'ambulance	554	509
Services de prothèses	6,276	5,773
Services de consultation externe	830	764
	102,900	84,894
		71,398

Fonctionnement: On prévoit que le nombre d'entrées de consultation en 1983-1984 sera de 32,000. En 1982-1983 le nombre d'entrées était de 31,750 et en 1981-1982 il s'élevait à 31,500. On entend maintenir les délais de traitement moyens des demandes de frais de voyage des anciens combattants à 25 jours.

Graphique 13: Nombre d'employés pour chaque lit installé\*

Hôpital Sainte-Anne		
Budget des dépenses	1.1	1.1
1983-1984	1.1	1.1
Prévus	1982-1983	1981-1982
Réels		

\* Le nombre d'employés pour chaque lit installé est le résultat obtenu après avoir divisé l'effectif total autorisé par le nombre total de lits installés et pouvant être occupés.

**Autres services de santé achetés:** Le Règlement sur le traitement des anciens combattants autorise la prestation de soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, la fourniture de prothèses et la prestation de soins en hébergement aux anciens combattants admissibles et à d'autres personnes admissibles. Les anciens combattants qui doivent être soignés en raison d'une affection qui leur donne droit à une pension et les bénéficiaires de l'allocation d'ancien combattant dont les soins ne sont pas payés en vertu d'un régime provincial d'assurance-maladie sont admissibles à ces services de santé achetés. Le graphique 14 indique les paiements effectués.



logéait 133 malades, tandis que le foyer de Saskatoon pour anciens combattants avait 79 lits et accueillait 73 malades. Tous les anciens combattants qui sont allés outre-mer sont admissibles à ces services s'ils respectent les critères établis au chapitre de l'état de santé. Une équipe multidisciplinaire est chargée de déterminer l'admissibilité et de dresser une liste de priorités.

Administration: offre des services de gestion financière, de gestion des documents, de dactylographie et de soutien administratif, ainsi que des services de paiements aux clients.

Données sur le rendement et justification des ressources

Hôpitaux: Dans le cadre du Programme on s'occupera en 1983-1984 de l'administration et du contrôle d'un hôpital. Le graphique 12 présente les coûts de fonctionnement et le nombre d'années-personnes. Au 31 mars 1982, l'hôpital Sainte-Anne comptait 905 lits et logeait 874 malades. Le graphique 13 fait état du nombre d'employés pour chaque lit installé. Tout ancien combattant qui touche une pension d'invalidité, les bénéficiaires de l'allocation d'ancien combattant (dans ce cas, la province rembourse le Programme) et les anciens combattants qui ont besoin de soins en hébergement (les coûts seront partagés avec les anciens combattants) peuvent occuper ces lits. L'hôpital Deer Lodge a été transféré à la province du Manitoba en 1982-1983.

Graphique 12: Coûts de fonctionnement de l'hôpital du Programme (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1983-1984	A-P	\$	Prévus	1982-1983	Réels	1980-1981
Hôpital Sainte-Anne	48,087	1,184	38,098	1,174	33,010	1,147	
Administration à l'administration centrale	237	4	210	4	109	2	
	48,324	1,188	38,308	1,178	33,119	1,149	

L'activité des services de santé s'occupe de verser des prestations en matière de soins aux anciens combattants admis du Canada et des pays alliés, ainsi qu'à d'autres catégories de civils, dans les établissements du Ministère et ailleurs. La tâche comprend également l'interprétation, l'adoption et l'application des lois et des règlements pertinents, à l'administration centrale et dans les bureaux décentralisés. L'activité comporte six sous-activités:

**Hôpitaux:** englobe tous les aspects du fonctionnement et de l'administration d'hôpital du Ministère et la prestation, dans cet établissement, de soins aux clients qui y ont droit.

**Autres services de santé achetés:** englobe les paiements de services de santé offerts ailleurs que dans les hôpitaux et les établissements du Ministère. Les dépenses liées à cette sous-activité sont destinées principalement au paiement des médicaments, des services de médecins et de dentistes choisis par les malades eux-mêmes, des services infirmiers, des soins dispensés dans des hôpitaux autres que ceux du Ministère, et des services de santé communautaires. Cette sous-activité comprend également le Programme pour anciens combattants qui avancent en âge. Dans le cadre de ce programme, les opérations admissibles des soins médicaux afin d'apporter aux anciens combattants admissibles des soins médicaux à domicile, de les aider à exécuter les tâches ménagères et de modifier leur foyer. Cette politique prévoit également que les anciens combattants admissibles peuvent être soignés dans des centres d'accueil. Les anciens combattants admissibles peuvent donc ainsi rester dans leur foyer plutôt que d'être admis dans des établissements de santé. Pour le moment, ces avantages sont offerts aux anciens combattants qui touchent une pension d'invalidité de guerre et qui doivent se faire soigner en raison de ces invalidités.

**Fonctionnement:** offre des services de consultation, veille à la prestation des soins dentaires, des services d'aumônerie et à la fourniture de prothèses, s'occupe des services de transport que le Ministère offre aux clients et détermine l'admissibilité aux prestations demandées.

**Subventions et contributions:** comprend les montants versés en subventions et en contributions aux clients et aux provinces, conformément aux accords conclus relativement aux services de santé ou au transfert des hôpitaux.

**Services des foyers:** se charge de toutes les dépenses de fonctionnement des deux foyers pour anciens combattants qui relèvent du Ministère et qui sont régis par le Programme. Au 31 mars 1982, le foyer Riveau pour anciens combattants, en Ontario, comptait 142 lits et

## B. Services de santé

### Objectif

Assurer la prestation de soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, de prothèses et de soins en hébergement aux anciens combattants qui y ont droit et à d'autres personnes admises.

Voici quelques-uns des buts précis qui font partie de cet objectif:

- respecter les délais d'exécution fixés;
- effectuer le transfert des hôpitaux et des foyers pour anciens combattants aux gouvernements provinciaux; et
- évaluer l'incidence des contributions et des services accordés en vertu du Programme pour anciens combattants qui avancent en âge.

### Résumé des ressources

Les dépenses de l'activité "Services de santé" représenteront 30.2% des dépenses totales du Programme pour 1983-1984.

Graphique 11: Dépenses de l'activité en milliers de dollars et en années-personnes

Budget des dépenses 1983-1984		Prévues 1983-1984		Différence	
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
48,981	1,188	60,287	1,861	(11,306)	(673)
Hôpitaux					
Autres services de santé achetés	102,900	-	84,894	-	18,006
Fonctionnement	22,422	599	15,331	441	7,091
Subventions et contributions	37,107	-	21,672	-	15,435
Services concernant les foyers	5,276	172	4,849	166	427
Administration	9,452	300	7,632	230	1,820
	226,138	2,259	194,665	2,698	31,473
					(439)

2-22 (Programme des Affaires des anciens combattants)

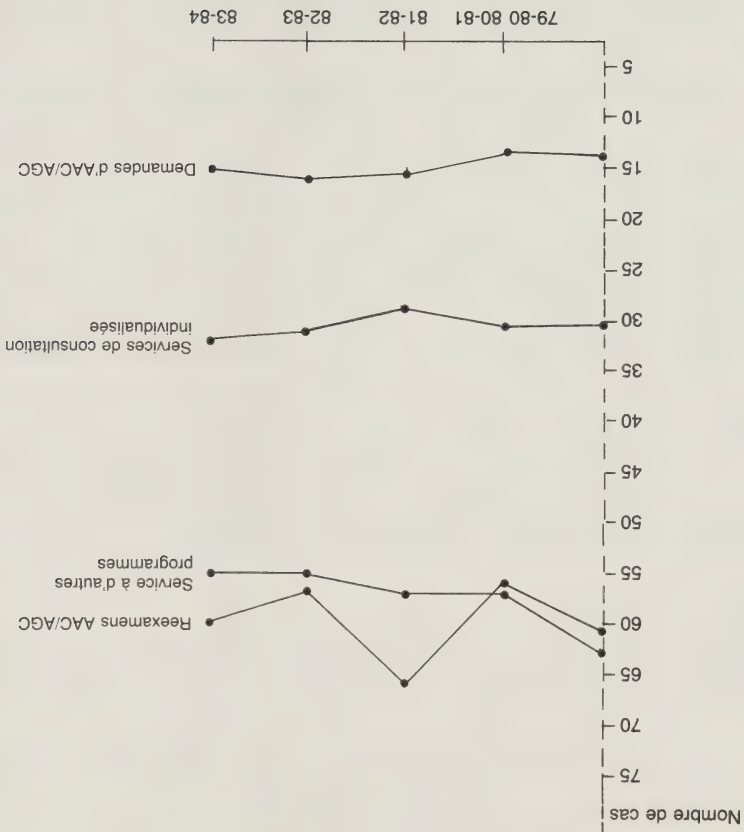
Quant à la qualité des services, le graphique 10 résume les délais d'exécution que l'activité tentera de respecter en 1983-1984.

Graphique 10: Périodes de traitement souhaitées (moyenne de jours écoulés)

Budget des dépenses 1983-1984	
40	Demandes d'AAC/AGC
18	Fonds de secours en vue de l'octroi d'une seule allocation
25	Allocations de funérailles et d'inhumation
30	Demandes faites à la Commission canadienne des pensions urgentes
60	habituels

**Fonctionnement:** Les principales fonctions opérationnelles en cause sont le traitement des demandes d'AAC/AGC, les réexamens de l'AAC/AGC (par suite de changements dans la situation familiale ou financière), la prestation de services de consultation pour le compte d'autres programmes (services sociaux personnels. Le graphique 9 indique les volumes de ces fonctions à partir de 1979-1980. Étant donné le vieillissement des clients et la complexité des modifications législatives, les conseillers doivent répondre à une demande de plus en plus forte de services d'interprétation et d'orientation.

Graphique 9: Volumes de travail (en milliers de cas)





**Prestations et allocations:** Les versements d'allocations aux anciens combattants et d'allocations de guerre pour les civils prévus pour 1982-1983 et 1983-1984 paraissent au graphique 7. Pour être admissible, un ancien combattant de sexe masculin doit être âgé d'au moins 60 ans ou être, de façon permanente, incapable à travailler en raison d'un handicap mental ou physique. Les autorités procèdent à une évaluation du revenu modifié, afin de déterminer l'admissibilité financière initiale et permanente de tous les anciens combattants, veuves et orphelins. Le graphique 7 indique quels ont été les taux mensuels moyens de l'AAC/AGC de 1978 à 1982.

**Graphique 7: Besoins prévus en matière d'AAC/AGC (en milliers de dollars)**

1983-1984		1982-1983	
Nombre de bénéficiaires		Nombre de bénéficiaires	
\$		\$	
Anciens combattants	53,730	53,655	292,000
Veuves	34,387	36,014	96,000
Orphelins	471	527	1,600
Article 4.1	880	920	2,400
89,468		91,116	
437,140		392,000	

**Graphique 8: Taux d'AAC/AGC en vigueur de 1978 à 1982**

1978	1979	1980	1981	1982
Allocataires mariés**	442.62	487.57	541.26	706.37
Allocataires seuls**	259.44	285.69	317.05	418.86
Orphelins*	183.00	200.65	219.48	252.78
Chaque enfant additionnel	66.95	72.83	79.83	88.98
				99.57

\* Moins l'allocation familiale versée pour chaque enfant.  
 \*\*Les aveugles seuls ou mariés reçoivent un montant légèrement plus élevé.

Les montants de l'AAC/AGC accordés aux anciens combattants et aux veuves sont rajustés de façon trimestrielle, afin de tenir compte des augmentations de l'indice des prix à la consommation. Les prestations versées aux orphelins sont rajustées une fois par année.



## Description

Dans le cadre de l'activité du soutien social et financier, les anciens combattants admissibles et les personnes à leur charge reçoivent des prestations de soutien social et financier. L'activité comporte trois sous-activités:

**Prestations et allocations:** fournit les sommes nécessaires pour les allocations, les subventions et d'autres formes de soutien financier à verser aux clients ou à des organismes qui les représentent. Les allocations aux anciens combattants et les allocations de guerre pour les civils, qui constituent le principal élément de ce soutien financier, offrent aux anciens combattants admis, aux personnes à leur charge et à leurs survivants un niveau de revenu garanti. D'autres sommes sont consacrées à d'autres fins telles que la société dite Last Post Fund (organisme non gouvernemental qui veille à ce qu'aucun ancien combattant ne sera inhumé dans une fosse commune), l'aide à l'éducation des enfants des morts de la guerre, et les indemnités de sépulture.

**Fonctionnement:** dispense des services de consultation, détermine l'admissibilité aux allocations, calcule les montants auxquels les requérants ont droit, et rajuste et met à jour les comptes de soutien social et financier.

**Administration:** remplit les fonctions de direction au sein de la Direction générale des services aux anciens combattants, et s'occupe des services financiers, de personnel, de gestion des documents, d'écritures et de soutien administratif, y compris les services de paiements aux clients.

## Données sur le rendement et justification des ressources

Les besoins de personnel aux fins de l'activité sont déterminés en effectuant des prévisions des volumes de la charge de travail fondées sur des données historiques et sociologiques. On établit un rapport entre ces volumes et une norme temporelle prédéterminée par unité de travail, afin de déterminer le nombre d'heures-personnes nécessaires. Pour déterminer le nombre d'emplois nécessaires, il faut ensuite diviser le nombre d'heures par année-personne par le nombre d'heures-personnes requises.

A. Soutien social et financier

Objectif

Accorder un soutien social et financier aux anciens combattants admis, à certains civils déterminés et aux personnes à leur charge.

Voici quelques-uns des buts précis qui font partie de cet objectif:

- mettre en application les modifications non législatives proposées à la suite de l'étude du processus en matière d'AAC/AGC, et fixer des délais et commencer la mise en oeuvre des modifications législatives;
- respecter les délais d'exécution fixés; et
- élaborer d'autres normes de prestation de services aux clients.

2. Résumé des ressources

Les dépenses de l'activité "Soutien social et financier" représenteront 63.9% des dépenses totales du Programme pour 1983-1984.

Graphique 6: Dépenses de l'activité en milliers de dollars et en années-personnes

	Budget des dépenses 1983-1984	Prévues 1982-1983	Différence
	\$	A-P	\$
Prestations et allocations	454,629	-	410,511
	-	-	44,118
Fonctionnement	13,043	339	15,583
	11,432	285	13,600
Administration	479,104	624	439,694
		805	39,410
			(181)

Pour évaluer l'efficacité du Programme des Affaires des anciens combattants, il faut concentrer son étude sur les deux activités principales, soit le soutien social et financier et les services de santé. Bien qu'il n'y ait pas d'indices efficaces à l'heure actuelle, des indices d'efficacité limités sont cependant donnés dans la section II (voir "Qualité des services", 2-21).

### 3. Efficacité du Programme

- Le Système de traitement des pensions consiste en une série de méthodes manuelles et automatisées permettant de verser les pensions d'invalidité. Les deux premiers éléments du système ont été mis en application avec succès. On prévoit que le reste du système sera mis en oeuvre d'ici à juin 1983. Le coût total du système a été évalué à 2.2 millions de dollars. La somme de \$55,000 sera utilisée en 1983-1984.
- Le Système de soutien des dépôts de dossiers a été mis sur pied pour contrôler la circulation des dossiers à couverture rigide des anciens combattants. Le projet pilote mis sur pied dans la région des Prairies des Services aux anciens combattants a été un succès. On prévoit que le système sera mis en application au complet d'ici à juin 1983. On estime que le coût total du système sera de 0.6 million de dollars. La somme de \$25,000 sera utilisée en 1983-1984.
- La Base de données sur les clients est terminée et elle a coûté 3.2 millions de dollars. Elle sert de soutien au réseau national d'interrogation et de réservoir de données aux autres systèmes orientés vers les clients.

Programme pour anciens combattants qui avancent en âge (PACAA) : Consent des besoins changeants de la clientèle âgée, le Ministère a instauré le PACAA le 1<sup>er</sup> avril 1981. En 1983-1984, le PACAA, qui s'adresse uniquement aux anciens combattants pensionnés qui ont besoin de soins à cause de leur invalidité de guerre, coûtera environ \$5,828,000 et assurera des services à 1,500 anciens combattants.

Étude des allocations aux anciens combattants/allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC) : En raison des modifications apportées à la Loi sur les allocations aux anciens combattants au fur et à mesure que le contexte socio-économique évolue, on a dû prendre des dispositions décisionnelles qui sont à la fois complexes et exigeantes en main-d'œuvre. Un procédé actuellement à une étude approfondie des mesures législatives et du processus administratif en matière d'AAC/AGC, afin de simplifier le système. La mise en application des modifications non législatives commencera en 1983-1984. Toutefois, la mise en application de ces modifications législatives prendra plusieurs années.

Systèmes orientés vers les clients : Au cours des dernières années, les Affaires des anciens combattants ont apporté diverses améliorations à leur structure administrative et à leurs méthodes de gestion, améliorations qui ont entraîné la modification ou le perfectionnement de divers systèmes orientés vers les clients, afin d'améliorer les services offerts aux anciens combattants et aux personnes à leur charge, d'améliorer les contrôles financiers, d'améliorer les contrôles opérationnels de remplacer les méthodes et les systèmes périmés.

Ces systèmes orientés vers les clients comprennent le Système de traitement des prestations des Services aux anciens combattants, le Système de traitement des pensions, le Système de soutien des dépôts de dossiers, et la Base de données sur les clients. Le coût approximatif de ces systèmes à partir de leur conception initiale jusqu'à leur mise en application complète est de 17.3 millions de dollars répartis sur environ huit ans. On prévoit que les dépenses totales pour 1983-1984 s'élèveront à 1.5 million de dollars. Ces systèmes sont expliqués ci-après :

- Le Système de traitement des prestations des Services aux anciens combattants consiste en une série de méthodes manuelles et automatisées permettant de verser les allocations aux anciens combattants et les allocations de guerre pour les civils. Le projet pilote de l'élément principal du système a été mené à bien dans la région du Pacifique des Services aux anciens combattants. On prévoit que le système sera mis en application dans toutes les régions d'ici mars 1984. On estime que le coût total sera de 11.3 millions de dollars, dont 1.4 million de dollars est prévu pour 1983-1984.

## D. Perspective de planification

### 1. Contexte

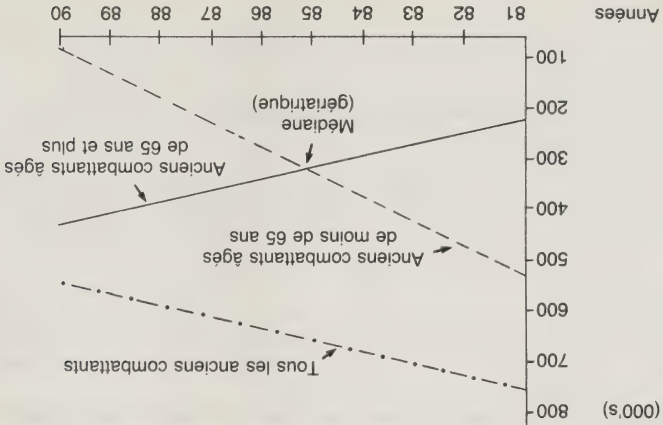
Trois facteurs influencent considérablement le Programme des Affaires des anciens combattants:

- Au fur et à mesure que les anciens combattants vieillissent, ils ont de plus en plus besoin de services supplémentaires, surtout dans les domaines des soins et des services sociaux. Puisqu'un nombre de plus en plus grand de clients atteindront l'âge de 65 ans, et seront donc admissibles à des prestations telles que les versements accordés par le Régime de pensions du Canada ou le Régime des rentes du Québec, la pension de la sécurité de la vieillesse et le supplément de revenu garanti, les dépenses en dollars réels aux fins de l'allocation d'ancien combattant diminueront. Le graphique 5 illustre la courbe de vieillissement des anciens combattants de sexe masculin.

- Le taux de mortalité des anciens combattants de sexe masculin, comparativement à celui de leurs conjoints, aura des répercussions importantes sur la composition de la clientèle pendant un certain nombre d'années. Les autorités sont très conscientes du fait que les femmes représenteront une partie de plus en plus grande de l'ensemble des personnes âgées, et le Programme est orienté en ce sens.

- L'ampleur et la disponibilité des programmes provinciaux de soins et de services sociaux varient considérablement. Le volume divergent, d'une province à l'autre, de demandes de services pour anciens combattants est un indice de cette situation.

Graphique 5: Anciens combattants de sexe masculin au Canada



2-14 (Programme des Affaires des anciens combattants)



## 5. Processus en matière d'allocations

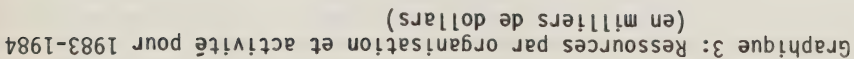
L'article 30 de la Loi sur les allocations aux anciens combattants stipule que le Ministre est chargé de l'application de la Loi, sauf en ce qui concerne le pouvoir, l'autorité et la juridiction aux fins de l'étude et du jugement de demandes d'allocations sous le régime de la Loi. Il y a au pays sept autorités régionales des allocations aux anciens combattants (ARA) qui rendent des jugements en première instance. (Les ARA font partie de la Direction générale des services aux anciens combattants, et elles sont comprises dans les opérations sous la rubrique "Soutien social et financier".) Elles jouissent d'autorités et de pouvoirs entiers et sans restriction, et elles ont juridiction totale dans ce domaine. Un requérant peut interjeter appel auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants d'un jugement rendu par l'ARA ou les décisions de celle-ci seront revues directement par la Commission des allocations aux anciens combattants.

### Graphique 4: Processus et attributions en matière d'allocations

Étape	Processus	Responsabilité
1. Demandes présentées au ministre des Affaires des anciens combattants		Requérant
2. Jugement rendu par l'Autorité régionale des allocations aux anciens combattants		ARA
Appels (si le requérant en est insatisfait)		
3. Cas portés en appel auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants		Appelant
4. Décision finale au sujet de l'appel		CAAC



Graphique 3: Ressources par organisation et activité pour 1983-1984 (en milliers de dollars)



2-12 (Programme des Affaires des anciens combattants)

Le sous-ministre dirige le Programme des Affaires des anciens combattants, et il est aidé dans son travail de quatre sous-ministres adjoints (Services aux anciens combattants; Finances, Personnel et Administration; Opérations dans la Capitale nationale; et Office de la Direction des politiques, de la planification et de l'évaluation.

Voici les Directions générales du Programme:

- **Services aux anciens combattants (SAC):** Cette direction générale assure aux anciens combattants admissibles et aux personnes à leur charge des soins médicaux, des services de bien-être social et de l'aide financière. Pour ce faire, les SAC prennent les mesures nécessaires pour que les anciens combattants aient accès aux soins offerts dans les hôpitaux du Ministère, dans les hôpitaux contractuels et dans les hôpitaux de leur choix et qu'ils se prévalent des services communautaires, du soutien financier offert en permanence et en cas d'urgence et des services de consultation et d'orientation sociale;

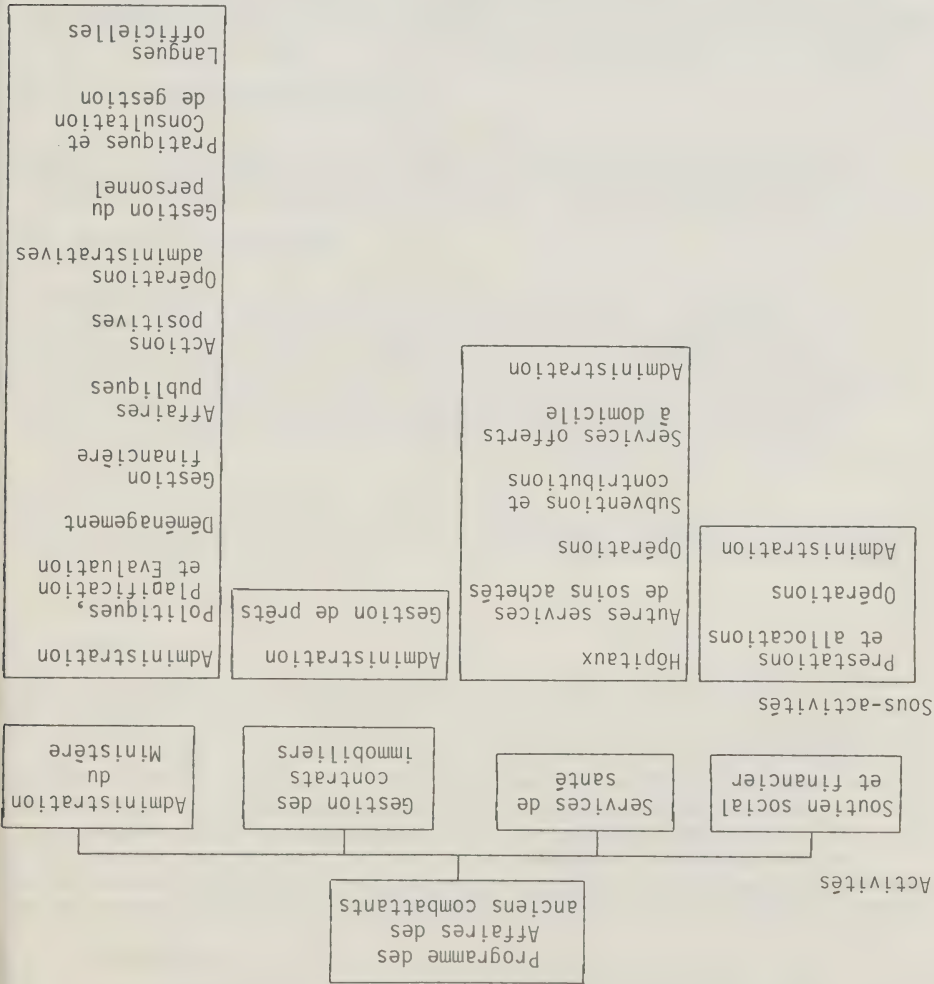
- **Office de l'établissement agricole des anciens combattants (OEAC):** L'Office s'occupe des services liés à l'administration des ententes conclues entre le Directeur et les anciens combattants, et aide les anciens combattants à gérer les propriétés qui font l'objet de telles ententes jusqu'à ce que les anciens combattants, leurs héritiers, leurs légataires ou leurs représentants personnels puissent acquérir le titre de propriété;

- **Finances, Personnel et Administration (FPA):** Cette direction générale assure les services de soutien en matière de finances, de personnel et d'administration auprès du Ministère et d'organismes associés;

- **Opérations dans la Capitale nationale (OCN):** Cette direction générale aide le sous-ministre à assumer efficacement ses responsabilités qui l'obligent à communiquer directement avec des gens à Ottawa; et

- **Direction des politiques, de la planification et de l'évaluation (DPPE):** Cette direction offre de façon cyclique, tous les quatre ans, un programme complet d'évaluations indépendantes et de vérifications internes globales de toutes les opérations des Affaires des anciens combattants de même que des conseils en matière de planification des politiques et des services d'orientation fonctionnelle jugés nécessaires. En collaboration avec le Programme des Affaires des anciens combattants et les organismes affiliés, la Direction exploite un système de planification stratégique conforme aux exigences des organismes centraux du gouvernement fédéral.

Graphique 2: Structure des activités



**Organigramme:** le Programme des Affaires des anciens combattants regroupe l'administration centrale, cinq bureaux régionaux, un bureau sous-régional et 32 bureaux de district; un hôpital et deux foyers de soins en hébergement qui relèvent de la Direction générale des services aux anciens combattants; et quatre bureaux régionaux, neuf bureaux de district, deux bureaux de service et 37 bureaux locaux gérés par l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants.

## C. Données de base

### 1. Introduction

Le Programme des Affaires des anciens combattants fait partie du secteur gouvernemental des politiques en matière d'affaires sociales qui touche les dépenses sanitaires, sociales et économiques. Le Programme des Affaires des anciens combattants offre aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et à leurs survivants une gamme de services, par exemple, le versement d'allocations et de prestations, l'orientation professionnelle et l'autorisation de versements en vue de la prestation de soins médicaux, chirurgicaux et dentaires. Le Programme fournit également des soins en hébergement et, si besoin est, des prothèses et il veille à l'acquisition du titre de la propriété sur laquelle l'ancien combattant vit.

### 2. Mandat statutaire

La Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants, 14 autres lois du Parlement et huit séries de règlements (énumérés à la section III), constituent le mandat du Programme.

La Loi sur les allocations aux anciens combattants et la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils déterminent l'admissibilité aux allocations en ce qui concerne les anciens combattants, les personnes à leur charge et d'autres personnes qui satisfont aux exigences bien précises. Le Règlement sur le traitement des anciens combattants régit les soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, les prothèses ainsi que les soins en hébergement.

### 3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme des Affaires des anciens combattants est de fournir l'aide nécessaire au bien-être physique, mental, social et financier des anciens combattants et des personnes à leur charge.

### 4. Plan d'exécution du Programme

**Structure des activités:** Comme l'indique le graphique 2, le Programme des Affaires des anciens combattants est réparti en quatre activités dont deux, c'est-à-dire, soutien social et financier ainsi que services de santé, constituent les principaux éléments nécessaires pour atteindre les objectifs du Programme.

- diminution de 659 années-personnes et des coûts opérationnels en raison du transfert de l'hôpital Deer Lodge à la Province du Manitoba (8,500
- augmentation des contributions aux provinces conformément aux accords relatifs au transfert des hôpitaux du Ministère 11,000
- augmentation aux contributions au programme pour anciens combattants qui avancent en âge 4,200

# B. Résumé financier par activité

Le graphique 1 ci-après indique les besoins financiers par activité du Programme des Affaires des anciens combattants pour l'année budgétaire et pour l'exercice financier en cours.

Graphique 1: Résumé financier par activité (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1983-1984	Prévu 1982-1983	Différence	Référence à la page
Soutien social et financier	479,104	439,694	39,410	2-17
Services de santé	226,138	194,665	31,473	2-22
Gestion des contrats immobiliers	6,987	6,533	454	2-28
Administration du Ministère	37,375	37,310	65	2-31
Années-personnes autorisées	749,604	678,202	71,402	
	3,773	4,439	(666)	

Les besoins pour 1983-1984 présentent une augmentation de \$71,402,000 par rapport aux prévisions de 1982-1983 en raison des principaux éléments suivants:

- augmentation des allocations aux anciens combattants ou des allocations de guerre pour les civils en raison des hausses de l'indice des prix à la consommation; 45,000
  - augmentations attribuables à l'inflation au chapitre des traitements, des avantages des employés et des autres coûts de fonctionnement; 12,000
  - augmentation des autres coûts de fonctionnement en raison de l'augmentation du nombre de jours-hôpitaux achetés; 6,900
- (en milliers de dollars)



---

## Section I

---

### A. Points saillants

Au cours de 1983-1984, le Programme des Affaires des anciens combattants compte atteindre les résultats suivants:

- La somme de \$437,140,000 sera versée à 89,468 clients en vertu de la loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils (voir page 2-18).
- La somme de \$226,138 sera accordée à des clients, ou en leur nom, pour des soins médicaux (voir page 2-22).
- Le Programme pour anciens combattants qui avancent en âge coûtera environ \$5,828,000 et il profitera à 1,500 clients (voir pages 2-15 et 2-23).
- On prévoit que 2,400 anciens combattants rembourseront les prêts qui leur ont été consentis en vertu de la loi sur les terres destinées aux anciens combattants, ce qui représente environ \$30,200,000. Par conséquent, le nombre de comptes continuera de diminuer constamment jusqu'à environ 30,000 au 31 mars 1984 (voir page 2-28).

PRÉVISIONS		
1983-1984	1982-1983	Différence
\$	\$	\$

Crédit 5 - Affaires des anciens combattants - Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor (tel que prévu auparavant dans la Loi n° 2 de 1982-1983) portant affectation de crédits)	485,537,000	432,420,000	53,117,000
	Statutaire - Ministre des Affaires des anciens combattants - Traitement et allocation pour automobile		
	39,100	37,000	2,100
Statutaire - Crédits de réadaptation et remboursement, en vertu de l'article 15 de la Loi sur les indemnités de service de guerre, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants	202,000	202,000	-
	Statutaire - Rajustement des engagements actuels de retour des soldats de l'assurance au pays (Loi de l'assurance des soldats de retour au pays - S.R., c. 54)		
	63,000	51,000	12,000
Statutaire - Rajustement des engagements actuels de l'assurance des anciens combattants (Loi sur l'assurance des anciens combattants - S.R., c. V-3)	746,000	813,000	(67,000)
	Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		
	13,047,000	12,970,000	77,000
Total du Programme	749,604,100	679,133,123	70,470,977

Extraits de la Partie II  
du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

L'autorisation est demandée de dépenser \$735,507,000 pour le Programme des Affaires des anciens combattants pour 1983-1984. En vertu de l'autorisation statutaire existante des dépenses supplémentaires de \$14,097,100 ont été autorisées, portant ainsi le total des dépenses du Programme à \$749,604,100.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS		
	1983-1984	1982-1983
	\$	\$
		\$
		Différence

Budgétaire

Credit 1<sup>er</sup> - Affaires des anciens combattants - Dépenses de fonctionnement; entretien de propriétés; y compris les dépenses afférentes à des travaux de génie, de recherches techniques et autres qui n'ajoutent aucune valeur tangible à la propriété immobilière, aux taxes, à l'assurance et au maintien des services publics; autorisation, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, d'effectuer des travaux de réparation nécessaires sur des propriétés construites en vertu de contrats particuliers à prix ferme et destinées aux anciens combattants, afin de corriger des déficiences dont ni l'ancien combattant ni l'entrepreneur ne peuvent être tenus financièrement responsables ainsi que tout autre travail qui s'impose sur d'autres propriétés afin de sauvegarder l'intérêt que le Directeur y possède (tel que prévu auparavant dans la Loi n° 2 de 1982-1983 portant affectation de crédits)

249,970,000 232,640,123 17,329,877

2-4 (Programme des Affaires des anciens combattants)

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

2-4

Section I

Aperçu du Programme

- A. Points saillants
- B. Résumé financier par activité
- C. Données de base

2-6  
2-7

2-9

2-9

2-9

2-13

2-14

2-15

2-16

- 1. Introduction
- 2. Mandat statutaire
- 3. Objectif du Programme
- 4. Plan d'exécution du Programme
- 5. Processus en matière d'allocations
- D. Perspective de planification
  - 1. Contexte
  - 2. Initiatives
  - 3. Efficacité du Programme

Section II

Analyse par activité

2-17

2-22

2-28

2-31

- A. Soutien social et financier
- B. Services de santé
- C. Gestion des contrats immobiliers
- D. Administration du Ministère

Section III

Renseignements supplémentaires

2-33

2-34

2-34

2-36

2-38

2-39

- A. Analyse par article
  - 1. Dépenses par article
  - 2. Dépenses en personnel
  - 3. Dépenses en capital
  - 4. Subventions et contributions
- B. Analyse des coûts
- C. Lois et règlements concernant le Programme
  - des Affaires des anciens combattants



---

Programme des Affaires des  
anciens combattants  
Plan de dépenses

1983-1984

---





## Priorités de l'organisation

L'organisation accorde la priorité absolue à la prestation compétente de services qui répondent aux besoins de ses clients. A cette fin :

- des efforts continueront d'être déployés pour trouver des moyens d'accélérer le temps de traitement des demandes de pensions;
- les travaux d'automatisation des systèmes orientés vers les clients se poursuivront. Une fois en place, ces systèmes permettront d'assurer une productivité accrue et de meilleurs services;
- puisque les autorités continuent de se préoccuper des soins donnés à l'ancien combattant âgé et du nombre toujours croissant d'anciens combattants âgés, elles continueront d'accorder une grande importance au Programme pour anciens combattants qui avancent en âge;

- on procède actuellement à une étude détaillée des mesures législatives et du processus administratif en matière d'allocations aux anciens combattants ou d'allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC), afin de simplifier le processus actuellement complexe et très exigeant en main-d'œuvre. Les autorités visent ainsi à rationaliser les ressources consacrées à l'administration du soutien financier; et
- la Commission des allocations aux anciens combattants continuera de participer à des études et à des recherches afin de veiller à ce que dans le cadre de la loi, les prestations versées soient conformes aux priorités du gouvernement pour une société plus juste et tolérante. Les changements nécessaires seront effectués grâce à des explications et des recommandations concernant des modifications réglementaires.

Le Conseil de révision des pensions, situé à Ottawa, est chargé de régler toutes les questions d'interprétation de la loi sur les pensions, d'étudier les décisions dont interjettent appel les anciens combattants et les personnes à leur charge qui ne sont pas satisfaits des décisions finales de la Commission canadienne des pensions, et de statuer sur ces appels.

Le Bureau de services juridiques des pensions offre des services d'aide juridique aux requérants qui désirent faire valoir leur droit à des prestations en vertu de la loi sur les pensions et de lois et ordonnances connexes. Cette aide peut être obtenue à toutes les étapes de la procédure applicable aux pensions. Les services du Bureau sont offerts aux anciens combattants par l'entremise de l'administration centrale à Ottawa et des bureaux de district situés dans chaque province.

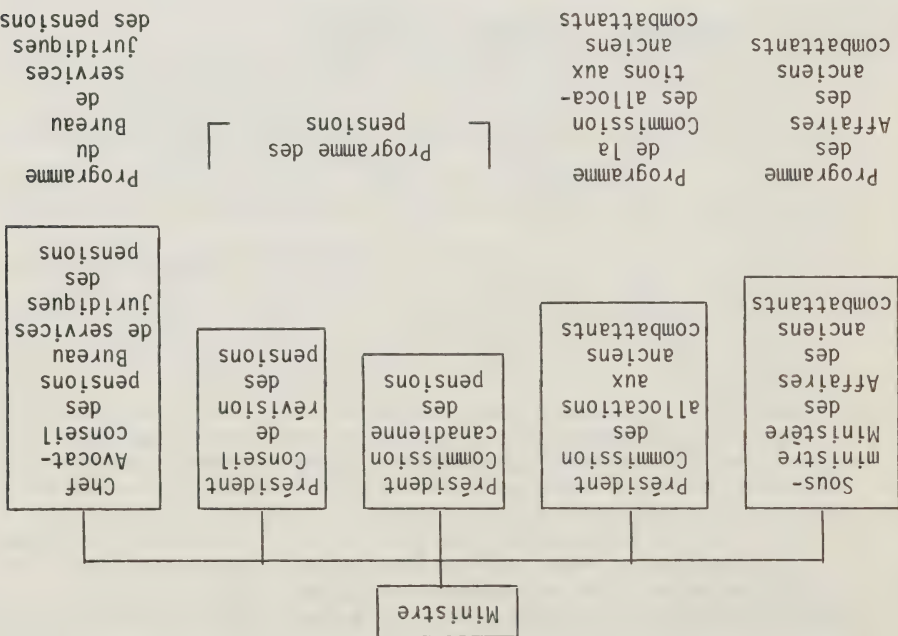
## Plan de dépenses de l'organisation

Le graphique 2 renferme le plan de dépenses de l'organisation. Toutes les dépenses proposées sont des dépenses budgétaires.

Graphique 2: Plan de dépenses de l'organisation (en milliers de dollars)

Référence	Prévisions 1982-1983	Budget des dépenses 1983-1984		
	Différence			
			Programme des Affaires des anciens combattants	
2-7	71,402	749,604	678,202	749,604
			Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants	
3-5	76	1,533	1,457	1,533
			Programme des pensions	
4-6	71,772	686,584	614,812	686,584
			Programme du Bureau de services juridiques des pensions	
5-6	476	4,685	4,209	4,685
				1,442,406
				1,298,680
				143,726

Graphique 1: Organigramme des anciens combattants



Le ministère des Affaires des anciens combattants qui administre le Programme des Affaires des anciens combattants offre un soutien financier, sous forme d'allocations et de services de soins aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et aux survivants par le biais d'une administration centrale située à Charlottetown et de bureaux régionaux et de district situés un peu partout au Canada.

La Commission des allocations aux anciens combattants est également située à Charlottetown. C'est auprès de cet organisme que les requérants et les bénéficiaires d'allocations accordées en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, peuvent interjeter appel.

La Commission canadienne des pensions applique la Loi sur les pensions, les parties I à X de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, et plusieurs autres lois, ordonnances et règlements qui prévoient l'octroi de pensions en dédommagement d'une invalidité ou d'un décès attribuable au service militaire ou à tout autre service admis. Les services de la Commission sont offerts aux anciens combattants par l'entremise de l'administration centrale à Ottawa et des bureaux de district situés dans chaque province.

## Rôles et attributions

En reconnaissance de la contribution unique des anciens combattants et de certains civils aux efforts de guerre et de maintien de la paix que le Canada a déployés durant les dernières décennies, le gouvernement canadien a instauré des programmes d'aide spécialement conçus pour ces personnes. Les éléments suivants forment l'essence même des prestations d'aide accordées aux anciens combattants et à certains civils, à leurs survivants et aux personnes à leur charge :

- le programme des pensions, qui prévoit des indemnités à l'égard d'un décès ou d'une invalidité, quel que soit le revenu des bénéficiaires (dans quelques cas, cependant, l'octroi des prestations est discrétionnaire et fonction du revenu);
- le programme des soins liés à une invalidité ouvrant droit à une pension; services non assurés (médicaments, lunettes, etc., soins dans un établissement ministériel ou contractuel) pour les anciens combattants admissibles;

- le programme de soutien financier dans le cadre duquel des allocations sont versées aux anciens combattants qui ont des difficultés financières à cause des effets impondérables de la guerre;

- les services d'aide juridique offerts à tous les niveaux du processus d'octroi des pensions;

- un organisme auprès duquel les requérants et les bénéficiaires d'allocations accordées en vertu de la loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, peuvent interjeter appel.

## Organisme et programmes des Affaires des anciens combattants

Les Affaires des anciens combattants sont dirigées par un ministre qui est comptable au Parlement du ministère des Affaires des anciens combattants. Le Ministre est également comptable au Parlement de deux commissions, un conseil et un bureau. Le graphique 1 présente l'organigramme des Affaires des anciens combattants.







---

## Table des matières

---

Sommaire de l'organisation	1 - 1
Programme des Affaires des anciens combattants	2 - 1
Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants	3 - 1
Programme des pensions	4 - 1
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	5 - 1

## Preface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence aux députés. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il comprend cinq chapitres. Le premier présente les Affaires des anciens combattants. Les quatre autres présentent le plan de dépenses de chaque Programme des Affaires des anciens combattants. Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer une continuité avec les autres documents budgétaires.

Le plan de dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants et celui du Programme des pensions sont divisés en trois sections. Chaque section fournit plus de détails que la précédente pour chacun des programmes. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements clés sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Les plans de dépenses pour le Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants et le Programme du Bureau de services juridiques des pensions comprennent deux sections. La section I présente un aperçu détaillé du Programme comprenant une description ainsi que des données de base, les objectifs du Programme et une perspective de planification. La section II fournit, sur les coûts et les dépenses par article, des renseignements additionnels qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Ce document a pour objet de permettre de trouver facilement les renseignements que l'on cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque Programme. Pour les lecteurs qui veulent consulter des renseignements de nature financière, le plan de dépenses des Affaires des anciens combattants à la Partie I renvoie aux pages du graphique des besoins financiers pour chaque plan de dépenses du Programme. Lorsqu'il y a lieu, chacun de ces graphiques renvoie à son tour à des renseignements plus détaillés sur chacune des activités d'un Programme.

Budget des dépenses 1983-1984  
Partie III  
Affaires des anciens  
combattants Canada

## Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'écrit sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libéraires agréés  
et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada  
Approvisionnement et Services Canada  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1984-III-49

ISBN 0-660-52041-9

Canada: \$12.00  
à l'étranger: \$14.40

Prix sujet à changement sans avis préalable

Affaires des anciens  
combattants Canada

Budget  
des dépenses  
1983-1984



Plan de dépenses

Partie III







JUL 13 1988





3 1761 11549566 5